

Nog meer vrijheid: de Audi R8 Spyder V10 plus

- Ultiem cabriomodel met 449 kW (610 pk); 0 tot 100 km/u in 3,3 seconden
- Performance-modus, R8-kuipzetels, keramisch remsysteem en carbononderdelen in standaarduitrusting
- Exclusief designpack met speciale koetswerkkleur



De Audi R8 Spyder V10 plus, die wordt gebouwd in de werkplaatsen van Audi Sport GmbH, is het snelste in serie geproduceerde cabriomodel van het merk met de vier ringen. Zijn onmiskenbare V10-middenmotor met 610 pk biedt intense rijprestaties en verdeelt zijn trekkracht via de permanente vierwielaandrijving quattro. Deze hoogperformante sportwagen onderscheidt zich door zijn standaard Performance-programma, de R8-kuipzetels en de vele onderdelen van koolstofvezelversterkt polymeer, terwijl zijn exclusieve groene koetswerkklak Micrommata hem een nog meer gesofisticeerde look verleent.

De krachtigste in serie gebouwde krachtbron van Audi: V10-middenmotor met 449 kW (610 pk)

Met zijn ongelooflijk hoogtoerige karakter (tot 8.700 t/min.), zijn bliksemsnelle reactievermogen en zijn adembenemend krachtige sound is de V10-middenmotor een bron van betovering. Met 449 kW (610 pk) en een maximumkoppel van 560 Nm bij 6.500 t/min. is dit de krachtigste in serie gebouwde motor van het merk met de vier ringen. In vergelijking met de Audi R8 Spyder ontwikkelt de atmosferische 5.2 FSI-motor met een hoge compressieverhouding van 12,7:1 een meervermogen van 52 kW (70 pk) in de plus-versie.

Hierdoor spurt het topmodel naar 100 km/u in 3,3 seconden en haalt het een topsnelheid van 328 km/u, respectievelijk 0,3 seconden sneller en 10 km/u meer. Elke pk hoeft slechts 2,78 kilogram voort te bewegen.

Volgens de NEDC-cyclus verbruikt de R8 Spyder V10 plus 12,5 l/100 km, wat overeenkomt met een CO₂-uitstoot van 292 g/km. Tot zijn efficiëntietechnologieën behoort niet alleen het COD-systeem (cilinder on demand, dat één cilinderrij uitschakelt bij lage tot middelhoge belasting), maar ook een dubbele injectie in het inlaatspruitstuk en de verbrandingskamers. Als de bestuurder het gaspedaal loslaat bij een snelheid van meer dan 55 km/u, wordt de motor losgekoppeld van de aandrijving, zodat de nieuwe R8 Spyder met stationair toerental en een minimaal verbruik freewheelt. Wanneer de auto tot stilstand komt, wordt de motor uitgeschakeld door een stop-startsysteem.

De olietoevoer werd ontworpen volgens het droog carterprincipe, zoals in een racewagen. Hierdoor kan de motor extreem laag ingeplant worden, zodat de auto een extreem laag zwaartepunt heeft – een vereiste voor een sportief en levendig rijgedrag.

Stabiliteit en dynamiek: de quattro-aandrijving

Achter de V10 zit een bliksemsnel werkende S tronic met zeven versnellingen. De sportieve versnellingsbak met dubbele koppeling en een korte overbrengingsverhouding stuurt via een cardanas motorvermogen naar het quattro-aandrijfsysteem in de vooras. Zijn belangrijkste onderdeel is een elektrohydraulisch gestuurde meerschijvenkoppeling, met waterkoeling voor maximale prestaties. Afhankelijk van de rijomstandigheden wordt het aandrijfkoppel variabel verdeeld door de koppeling, waarbij in extreme gevallen tot 100 procent naar één as wordt gestuurd. Een mechanisch sperdifferentieel achteraan biedt betrouwbare tractie en maximale rijdynamiek.

Een kwestie van karakter: Audi drive select

De sturing van de koppeling is geïntegreerd in het rijdynamieksysteem Audi drive select, dat de bestuurder de keuze biedt uit de modi Comfort, Auto, Dynamic en Individual. De standaard prestatiemodus omvat de programma's Dry, Wet en Snow. Ze passen de eigenschappen van het aandrijfsysteem en de ophanging aan de wrijvingscoëfficiënt van de weg aan.

Audi integreert bijkomende systemen in het quattro-aandrijfsysteem, zoals het gaspedaal, de S tronic met zeven versnellingen, de stuurinrichting, de kleppen van het uitlaatsysteem en de optionele adaptieve dempercontrole Audi magnetic ride, die gebruikmaakt van synthetische olie met kleine magnetische deeltjes om de schokdemping in de modi Auto, Comfort en Dynamic te laten variëren. In de Dynamic-modus zorgt het systeem voor een meer spontane stuurrespons en een levendigere wegligging. In bochten worden de wielen nauwkeurig geleid en wordt de rolneiging van het koetswerk aanzienlijk onderdrukt. Tijdens het remmen gaat de Audi magnetic ride de duikneiging van het koetswerk tegen. De prestatieprogramma's van Audi drive select maken ook gebruik van de elektronische stabiliteitscontrole ESC voor de snelst mogelijke rondetijden.

De racewagen als rolmodel: de ophanging

De vier wielen van de Audi R8 Spyder V10 plus worden geleid door een aluminium double wishbone-ophanging, een oplossing die aantoonde hoe dicht het model bij de autosport staat. De afstelling is hard en de elektronische stuurbekrachtiging biedt de voor een sportwagen ideale specifieke combinatie van precisie, wegligging en een zelfverzekerd rijgedrag bij hoge snelheden. Een dynamische stuurinrichting met variabele overbrengingsverhouding is verkrijgbaar als optie. Dit verhoogt de responsiviteit van de auto bij alle snelheden, met hoogwaardige rijeigenschappen in bochten en een vinnig stuurgedrag. Op de limiet biedt het systeem tegenstuur met kleine impulsen om de stabiliteit nog te verbeteren.

Audi monteert verschillende banden – 245/35 vooraan en 295/35 achteraan – op de standaard 19-duimsvelgen van gesmeed aluminium met vijf dubbele spaken. De optionele 20-duimsvelgen krijgen 245/30- en 305/30-banden. De grote remschijven – met een diameter van 380 millimeter vooraan en 356 millimeter achteraan – zijn gemaakt van extreem duurzaam, temperatuurbestendig en licht koolstofkeramisch composietmateriaal. De antracietgrijze remklauwen hebben zes zuigers vooraan en vier achteraan.

Laserlicht en carbononderdelen: het design

De R8 Spyder V10 plus heeft een hoekige en atletische uitstraling. Hij is 4,43 meter lang en 1,94 meter breed, maar slechts 1,24 meter hoog. Het meest opvallende element vooraan is het brede en platte Singleframe-radiatorrooster met zijn hoogglanzende honingraatstructuur, zijn verchromde frame en het Audi Sport-logo. Daaronder strekt zich een lage carbonspoiler uit, die de lucht rond de grote wielen geleidt. 's Nachts is een ver zicht gegarandeerd met het optionele Audi-laserlicht in de ledkoplampen, met opvallend verlichte, geanodiseerde blauwe verdelers en dynamische richtingaanwijzers.



Een doorlopende schouderlijn die zich uitstrekt over de flanken, onderstreept de strakke lijnen van het koetswerk. De sideblades, de drempelbekleding, het deksel van de kapbehuizing en de vaste achterspoilers zijn gemaakt van koolstofvezelversterkt polymeer (CFRP), als opvallend kenmerk van het cabriomodel. Indien gewenst kunnen de drempels en de achterspoiler ook in koetswerkkleur gelakt worden, zonder meerprijs. De grote, glanzend zwarte en trapeziumvormige uitlaatpijpen achteraan bevinden zich aan weerszijden van de opening van de brede diffusor, die eveneens gemaakt is van CFRP. Zijn zuigkracht houdt de Audi R8 Spyder V10 plus letterlijk tegen het wegdek, met bij topsnelheden ongeveer 100 kilogram neerwaartse druk op de achteras.

Klassiek concept: de softtop

Typisch Audi: de buitenste laag van de softtop is van stof, terwijl de onderliggende structuur hoofdzakelijk gemaakt is van lichte materialen, zoals magnesium en aluminium. Deze softtop weegt dan ook maar 44 kilogram en draagt zo aanzienlijk bij tot het lage gewicht en zwaartepunt van de

R8 Spyder V10 plus. Twee vinnen die naar achteren doorlopen, trekken de kap strak. Dankzij een elektrohydraulische aandrijving neemt openen en sluiten 20 seconden in beslag, zelfs bij snelheden tot 50 km/u. De kap wordt in Z-vorm opgevouwen in een platte opbergruimte boven de motor.

De achterraut is verzonken in het schutbord en kan elektrisch in- en uitgeschoven worden. Met alle ruiten gesloten en de optionele windgeleider geïnstalleerd wordt de wind zachtjes over de bestuurder en de passagier geleid. Twee stalen profielen die met veren worden voorgespannen in de kapmodule, dienen als koprolbeveiliging.

Lichtgewichtstructuur: het Audi Space Frame

Het van verschillende materialen gemaakte Audi Space Frame vormt de sterke ruggengraat van de R8 Spyder V10 plus. Het combineert aluminium onderdelen met componenten gemaakt van structureel geïntegreerd koolstofvezelversterkt polymeer (CFRP). Dit is bepalend voor het lage gewicht van de hoogperformante cabriosportwagen. Leeg en zonder bestuurder weegt hij slechts 1.695 kilogram en droog amper 1.587 kilogram – wat nog eens 25 kilogram lichter is dan de Audi R8 Spyder V10. Het lagere gewicht is met name te danken aan de R8-kuipzetels, de koolstofkeramische remmen en de velgen van gesmeed aluminium.

De aluminium onderdelen zijn goed voor 79,6 procent van het gewicht en vormen een hulpstructuur die de ingenieurs met name gebruikten om de drempels, de A-stijlen en het voorruitframe van de cabrio te versterken ten opzichte van de R8 Coupé. Ook het koetswerk is hoofdzakelijk gemaakt van aluminium. De middentunnel, het achterpaneel en de B-stijlen zijn gemaakt van extreem sterk en torsiebestendig CFRP. Naast de materiaalkeuze werd het gewicht van veel onderdelen ook gedrukt door innovatieve productiemethoden. Het Audi Space Frame weegt slechts 208 kilogram, terwijl zijn torsieweerstand met meer dan 50 procent werd verhoogd ten opzichte van de eerste R8-generatie. Deze stijfheid is de bepalende parameter voor rijprecisie, crashveiligheid en akoestisch comfort.

Agressieve look: groen designpack Micrommata van Audi exclusive

Het optionele groene designpack Micrommata verleent de hoogperformante cabriosportwagen zijn ultieme touch, gekenmerkt door een opvallende groene koetswerkklak. Het antracietgrijze Singleframe-radiatorrooster en de zwarte uitlaatbekleding vormen een scherp contrast. Audi exclusive bekleeft het interieur volledig met fijn zwart nappaleer, dat is geperforeerd op bedieningselementen. Groene contraststiksels accentueren de zetels, de centrale armsteunen, de deurpanelen en de vloermatten met een fluokleur die past bij de koetswerkklak.

Gericht op de bestuurder: cockpit en bedieningselementen

R8-kuipzetels zijn standaard in het ultieme cabriomodel. Ze zijn licht, sterk geprofileerd, laag opgesteld en voorzien van een gegaufreed R8-logo. Ze zijn bekleed met fijn nappaleer met speciale pigmenten die verhitting door zonlicht tegengaan. Sierelementen zijn gemaakt van carbon, terwijl de pedalen en voetsteun bekleed zijn met glanzend roestvrij staal. Het bepalende element is de 'monoposto': een grote boog die rond de cockpit loopt. Het dashboard lijkt gewichtloos te zweven. Het onderste deel bevat knoppen en bedieningselementen voor de klimaatregeling in de vorm van turbines.

Zoals in een racewagen kan de bestuurder alle belangrijke functies bedienen zonder zijn handen van het stuur te halen. Het standaard R8 Performance-stuur met lederen bekleding is uitgerust met multifunctieknoppen en twee grote bedieningssatellieten. Die gebruikt de bestuurder om de motor te starten en stil te leggen en het Audi drive select te bedienen. Twee extra knoppen, waarvan een draaiknop, zijn bedoeld om de Performance-modus en de uitlaatkleppen te bedienen.

De 12,3 duim grote, volledig digitale Audi virtual cockpit geeft alle informatie weer door middel van 3D-beelden – indien gewenst in een speciale Performance-weergave die de toerenteller centraal plaatst. Die dient ook als schakelindicator: wanneer de S tronic met zeven versnellingen manueel wordt bediend, heeft zijn schaal een gekleurde achtergrond bij hogere toerentallen. Daarnaast bevinden zich meters die niet alleen het vermogen, het koppel, de G-krachten en rondetijden weergeven, maar ook de temperatuur van de banden, motorolie en transmissieolie.



Hoge bandbreedte: infotainment en Audi connect

De standaarduitrusting van de R8 Spyder V10 plus omvat een prachtig infotainmentsysteem: het MMI-navigatiesysteem Plus met MMI Touch. Het wordt gekenmerkt door een indrukwekkende en intuïtieve bedieningslogica met vlakke hiërarchieën. Hierbij komt een zoekfunctie met vrije tekstinput die de input van de gebruiker automatisch voltooit nadat slechts een paar letters zijn ingetikt. De spraakbesturingsfunctie herkent ook veel termen uit het dagelijkse taalgebruik. Standaard veiligheidsgordelmicrofoons zorgen voor een optimale geluidskwaliteit, zelfs wanneer de kap open is. Daarnaast heeft het MMI-navigatiesysteem Plus ook een geïntegreerde wifihotspot voor mobiele apparaten van de inzittenden.

De optionele Audi connect-module biedt snelle internettoegang via LTE, met tal van diensten gaande van navigatie met Google Earth en Google Street View tot reis- en verkeersinformatie en POI-zoekfuncties. Daarnaast geeft de Audi smartphone interface ook geselecteerde content van iOS- en Android-smartphones weer in de Audi virtual cockpit. De optionele Audi phone box verbindt mobiele telefoons met de boordantenne en laadt ze op met inductie volgens de Qi-norm. Het Bang & Olufsen sound system biedt een uitmuntende geluidservaring, zelfs tijdens het rijden met geopende kap. Het omvat twee hoofdsteunluidsprekers in elke zetel.

Handwerk: de productiesite 'Audi Böllinger Höfe'

De kwaliteit van de R8 Spyder V10 plus voldoet aan de strengste normen. Het koetswerk en de eindassemblage worden afgewerkt in de productiesite 'Audi Böllinger Höfe' van Audi Sport in de buurt



van Neckarsulm. De processen zijn georganiseerd met het oog op een grote flexibiliteit om te voldoen aan individuele verzoeken van klanten. Ongeveer 500 hooggekwalificeerde werknemers bouwen de auto's met de hand en met zorgvuldige precisie. Voor de levering wordt elke hoogperformante sportwagen onderworpen aan een strenge testprocedure en een finale testrit op de openbare weg.

De Audi R8 Spyder V10 plus kan besteld worden vanaf augustus 2017. De basisprijs voor België bedraagt 207.900 euro.

De Audi groep stelt wereldwijd ruim 88.000 personen te werk, waaronder 2.525 in België. In 2016 verkocht het merk met de vier ringen wereldwijd ca. 1,8 miljoen nieuwe wagens, waarvan er 33.225 ingeschreven werden in België. In ons land bereikte Audi in 2016 een marktaandeel van 6,20 %. Audi focust op de ontwikkeling van nieuwe producten en duurzame technologieën voor de mobiliteit van de toekomst.