

Eine Sportwagen-Ikone entsteht

- **Frank Lamberty, Exterieur-Designer des ersten Audi R8: „So ein Konzept hatte es in der Markengeschichte noch nicht gegeben, es gab keine Vorbilder.“**

Ingolstadt/Neckarsulm, 15. Mai 2023 – Ein Supersportwagen von Audi? Einen ersten Eindruck dieser Idee geben bereits die 1991 vorgestellten Modellstudien Audi Avus quattro und Audi quattro Spyder. Als 15 Jahre später aus der Vision schließlich Wirklichkeit wird, sind Kunden_innen wie Fans der Marke begeistert: Die Vier Ringe präsentieren 2006 mit dem Audi R8 ein Hochleistungsfahrzeug, das für Gänsehaut sorgt – und wagen sich damit auf ganz neues Terrain. Dieser Mut wird belohnt: Der R8 wird zu einer echten Ikone und einem Meilenstein in der Geschichte des Automobilherstellers. „Das war von Anfang an ein tolles Projekt“, erinnert sich Werner Frowein, von 1998 bis 2012 Geschäftsführer der quattro GmbH und hauptverantwortlich für die Umsetzung des R8-Konzepts. „Natürlich war es nicht leicht, solch ein komplexes neues Fahrzeugprojekt durch alle Gremien eines Großkonzerns zu bekommen. Aber es hat sich gelohnt.“

2003, also vor genau 20 Jahren, gibt Audi mit der Studie Le Mans quattro auf der IAA in Frankfurt einen aufsehenerregenden Vorgeschmack auf den R8. „Das war der Startschuss für einen Mittelmotorsportwagen von Audi“, sagt Frank Lamberty, Exterieur-Designer des Konzeptfahrzeugs und später auch des ersten R8. „So ein Konzept hatte es in der Markengeschichte noch nicht gegeben, es gab keine Vorbilder.“ Nur wenig später beschließt der Audi-Vorstand den Bau des ersten Supersportwagens.

Für die Techniker der quattro GmbH eine Sensation: „Jeder Ingenieur träumt davon, einmal an einem Mittelmotor-Sportwagen zu arbeiten“, sagt Stephan Reil, langjähriger Entwicklungsleiter der quattro GmbH. „Das ist nämlich genau das, was sie einem in der Uni erzählen: Der Motor gehört beim Auto in die Mitte“. An der Entwicklung des R8 ist auch Sebastian Grams, der heutige Geschäftsführer der Audi Sport GmbH, beteiligt: „Als junger Ingenieur durfte ich den ersten Motor mitentwickeln. Als ich das Triebwerk zum ersten Mal auf dem Prüfstand gestartet habe, bekam ich eine Gänsehaut“, erinnert er sich.

Ende 2006 ist es so weit: Die quattro GmbH beginnt in Neckarsulm mit der Fertigung ihres neuen sportlichen Topmodells. Die Käufer sind begeistert: Die Kapazitäten zur Produktion des komplett in Handarbeit gebauten Fahrzeugs sind schnell ausgeschöpft, die für 2007 für Deutschland geplante Stückzahl ist nach nur wenigen Monaten ausverkauft. Dieser Erfolg ist kein Zufall. Denn kein anderes Serienauto der Vier Ringe ist näher am Rennsport. Der Audi R8 trägt die Gene eines echten Rennwagens in sich: des Sportprototyps und Namensvetters, mit dem Audi von 2000 bis 2005 fünf Mal das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewinnt.

Der hochdrehende Mittelmotor, die FSI-Direkteinspritzung, eine im Windkanal erprobte Aerodynamik mit Heckdiffusor, eine Radaufhängung mit doppelten Querlenkern und die

Leichtbauphilosophie mit dem Audi Space Frame (ASF) – alle diese Technologien wurden auf der Rennstrecke erprobt und garantieren höchste Performance, Fahrspaß, Sicherheit und Zuverlässigkeit. Wie eng und intensiv bei Audi die Verbindung zwischen Serie und Motorsport ist, unterstreicht auch die Präsentation des Audi R8: Werksfahrer und Le-Mans-Rekordsieger Tom Kristensen stellt das Fahrzeug in Paris vor. Damals Produktmanager des neuen Spitzenmodells der quattro GmbH ist Rolf Michl, heute Geschäftsführer der Audi Sport GmbH und Motorsportchef von Audi.

Ein entscheidender Erfolgsfaktor des Audi R8 ist sein Design. Flache, muskulöse Seitenlinien, breite Luftöffnungen und der charakteristische Singleframe an der Front sowie ein Heck mit Diffusor, großen Luftauslässen und flachen Heckleuchten – der Sportwagen legt in jedem Detail einen markanten Auftritt hin. „Besonders bei einem Sportwagen zählen die Proportionen“, sagt Frank Lamberty. „Ein Mittelmotor-Sportwagen ist noch mal etwas ganz Besonderes, weil sich durch das technische Layout, durch die Position des Motors eine komplett andere formale Ausrichtung ergibt“, fährt der Exterieur-Designer fort. „Ein ganz wichtiges Element beim Design des R8 sind die Sideblades. Vor ihnen ist das Cockpit, danach kommt die Technik. Das Sideblade als Luftleitelement, das dem Motor die Luft zuführt, verbindet diese Fahrzeugabschnitte. Die ganze Linienführung des R8 folgt dieser einen unglaublichen Logik. Denn für dieses Modell war es wichtig, eine eigene Designnote zu finden“, betont Frank Lamberty und sagt mit einem Augenzwinkern: „Ich glaube, das hat ganz gut funktioniert.“

Kommunikation Audi Sport GmbH

Lisa Först

Pressesprecherin Audi Sport GmbH

Mobil: +49 152 57718308

E-Mail: lisa.foerst@audi.de

www.audi-mediacycenter.com



Der Audi Konzern ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Luxussegment. Die Marken Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati produzieren an 22 Standorten in 13 Ländern. Audi und seine Partner sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent.

2022 hat der Audi Konzern 1,61 Millionen Automobile der Marke Audi, 15.174 Fahrzeuge der Marke Bentley, 9.233 Automobile der Marke Lamborghini und 61.562 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2022 erzielte der Audi Konzern bei einem Umsatz von € 61,8 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 7,6 Mrd. Weltweit arbeiteten 2022 mehr als 87.000 Menschen für den Audi Konzern, davon mehr als 54.000 bei der AUDI AG in Deutschland. Mit seinen attraktiven Marken sowie neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und wegweisenden Services setzt das Unternehmen den Weg zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität konsequent fort.
