

Vorab (mit)gefahren: Audi R8 – extrem bissig

Von Jens Meiners

Als Audi vor acht Jahren den R8 eingeführt hat, war das eine Kriegserklärung. Inspiriert von der Studie Le Mans Quattro aus dem Jahre 2003 und mit der Plattform des Lamborghini Gallardo zielte der Supersportwagen aus Neckarsulm direkt auf den Porsche 911. Mit dramatischen Mittelmotor-Proportionen und relativ niedrigem Gewicht kombinierte er sehr hohe Fahrleistungen mit einem formschönen und zeitlosen Package. Obwohl das Design im Prinzip vor zwölf Jahren zum ersten Mal gezeigt wurde, sieht der R8 noch immer frisch aus.

Während der Laufzeit des R8 führte Audi neben dem 4,2-Liter-V8-Motor zusätzlich einen 5,2-Liter-V10 ein; das automatisierte Einkupplungs-Getriebe wich einem Sieben-Gang-Doppelkupplungs-Getriebe, während die Handschaltung mit offener Kulissee noch heute im Angebot ist. Zum Coupé gesellte sich ein offener Spyder und Varianten für den Rennsport. Zuletzt kam mit dem R8 LMX das Laserlicht auf den Markt. Nicht in die Serie hat es der vollelektrische E-Tron geschafft, und auch der Diesel blieb ein Traum. Einen V12 TDI hat Audi sogar einmal als Studie gezeigt, die intern aufgebauten Prototypen mit V8-TDI-Motor blieben hingegen hinter verschlossenen Türen.

Jetzt legt Audi noch einmal nach. Wenige Wochen vor dem offiziellen Debüt auf dem Genfer Salon und ein gutes halbes Jahr vor dem Verkaufsstart durften wir im noch getarnten Prototyp ein paar extrem schnelle Runden auf der Ascari-Rennstrecke im südlichen Spanien absolvieren – als Beifahrer. Am Lenkrad: Entwicklungs- und Rennfahrer Frank Stippler.

Von außen wirkt der nach wie vor leicht camouflierte R8 niedrig, aggressiv und hochmodern. Scharf gezogene Linien und Kanten unterstreichen die Familienähnlichkeit mit den jüngsten Audi-Modellen; die vertikale Kontrastfläche der aktuellen Modellgeneration weicht einem kleineren Element unterhalb der Gürtellinie, das sich in der Verlängerung der Seitenfenster spiegelt. Die futuristische Lichtsignatur verweist auf

die serienmäßigen LED-Scheinwerfer – oder wahlweise auf die Laser-Lichtquellen, die erheblich weiter reichen und die von Audi für ein erstaunlich moderates Aufgeld von circa 3000 Euro angeboten werden sollen. Der R8 wurde komplett neu gezeichnet, ohne dabei das Vorgängermodell zu dementieren.

Der neue Supersportwagen von Audi steht auf 225er-Reifen vorn und 295er-Reifen hinten, die auf 19-Zoll-Räder aufgezogen sind; optional gibt es 20-Zoll-Räder mit 245er/305er-Bereifung. Die Fahrzeugarchitektur, eine Evolution der Vorgängerplattform, hört auf die Bezeichnung MSS (Modulares Sport-System) und dient gleichzeitig als Basis für den Lamborghini Huracán. Die Arbeit an ihr hat begonnen, bevor Porsche in den Konzern integriert wurde. Der R8 kann davon fahrdynamisch nur profitieren, denn der Mittelmotor sitzt hier genau dort, wo er hingehört – und dank einer rigorosen Diät hat der Sportwagen deutlich über 50 Kilogramm an Gewicht verloren.

Zum Marktstart wird Audi zwei Varianten des bekannten 5,2-liter-V10 anbieten; die Maschine leistet dabei 397 kW / 540 PS bzw. 449 kW / 610 PS. Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert damit nur 3,5 bzw. 3,2 Sekunden, und während der Basis-V10 bereits 323 km/h schafft, liegt die Vmax der leistungsstärkeren Variante bei fast unglaublichen 330 km/h. Auf eine Abregelung hat Audi einfach verzichtet – keine triviale Entscheidung, denn die aerodynamischen Herausforderungen bei derartigen Geschwindigkeiten sind gewaltig.

Auf der Rennstrecke präsentiert sich der R8 extrem bissig, mit einem absolut linearen Ansprechverhalten. Der V10-Sauger ist eine klassische Hochdrehzahlmaschine – mit einem Klang, der an die besseren Zeiten der Formel 1 erinnert. Die Drehzahlorgie reicht bis zu 8850 U/min. Ein Wermutstropfen für Puristen ist der Entfall der Sechs-Gang-Handschtaltung des Vorgängers, die nicht nur perfekt zu bedienen ist, sondern mit ihrer offenen Schaltkulisse auch ästhetische Akzente setzt. Beim neuen Modell gibt es nur noch die blitzschnell agierende Doppelkupplungs-Automatik namens DL800.

Aus der Perspektive des Copiloten lässt es sich nur erahnen, der Fahrer bestätigt es: Der R8 ist mit der nochmals gesteigerten Motorleistung keinesfalls überfordert. Mit seinem erheblich weiterentwickelten, heckbetonten Allradantrieb dreht er nochmals leichter in Kurven ein und lässt sich leicht in ein gut kontrollierbares Übersteuern überführen. Audi hat den Schwerpunkt nochmals abgesenkt, eine elektromechanische Servolenkung eingebaut und den R8 mit einem wassergekühlten Differential an der Vorderachse sowie einem passiven Sperrdifferential hinten auf extreme Agilität getrimmt. Optional gibt es das verstellbare „Magnetic Ride“-Fahrwerk.

Die Audi-typische „Drive select“-Funktion offeriert mehrere Modi, darunter „Dynamic“, der nach den Worten eines Ingenieurs so ausgelegt ist, „dass der Fahrer etwas erleben kann“. Darüber hinaus gibt es einen über einen separaten Drehknopf anzusteuernenden Performance-Modus, der je nach Fahrbahnzustand angepasst werden kann. Er dient nicht dem maximalen Effekt, sondern ist auf kürzestmögliche Rundenzeiten ausgelegt. Wer es darauf anlegt, kann die Stabilitätskontrolle übrigens komplett abschalten. Am anderen Ende des Spektrums erlaubt der „Comfort“-Modus stressfreies Langstreckenfahren – nicht zuletzt dank niedrigerem Geräuschpegel.

Während sich das Exterieur evolutionär präsentiert, vollzieht Audi beim Interieur einen Sprung nach vorn. Das Lenkrad, ein Übernahmeteil vom TT, schmückt sich mit vier zusätzlichen Knöpfen; sie dienen der Auswahl der Fahrmodi, der Justierung des Performance-Modus, der Steuerung der Auspuffklappen und dem Anlassen bzw. Abstellen der Maschine. Das virtuelle Cockpit – mit dem frei programmierbaren TFT-Bildschirm vor dem Fahrer als Herzstück – macht einen Zentralbildschirm in der Mittelkonsole überflüssig. Die Farben und Materialien sind innovativ: So präsentiert sich das Armaturenbrett mit einer technisch wirkenden Textur, die durch Nähte strukturiert wird; Leder oder Alcantara gibt es gegen Aufpreis. Das Interieur wirkt so modern und hochwertig, dass BMW i8, Mercedes-AMG GT und Porsche 911 dagegen deutlich abfallen.

Die zwei V10-Varianten sind nur der Anfang; Audi wird noch vor Jahresende mit einer Einstiegsmotorisierung nachlegen, und es wird wieder eine Rennversion geben. Ein vollelektrischer E-Tron – nur mit Hinterrantrieb – ist entschieden, und es wird auch wieder einen Spyder geben. Eines hat sich auch bei der neuen R8-Generation nicht geändert: Auch sie ist wieder eine Kriegserklärung an die Konkurrenz. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Audi R8 Prototyp.



Audi R8 Prototyp.



Audi R8 Prototyp.



Audi R8 Prototyp.



Audi R8 Prototyp.



Audi R8 Prototyp.



Audi R8 Prototyp.



Audi R8 Prototyp.



Audi R8 Prototyp.



Audi R8 Prototyp.



Audi R8 Prototyp.



Audi R8 Prototyp.



Audi R8 Prototyp.



Autor Jens Meiners und der Audi R8 Prototyp.



Unser Autor Jens Meiners und der Audi R8 Prototyp.
