
Vorstellung Audi R8: Ein Rennwagen für die Straße

Von Jens Meiners

Wenn die Testflotte von Audi R8 auf der andalusischen Ascari-Rennstrecke ihre Aufwärmrunden dreht, fühlt man sich an die frühere Formel 1 erinnert: In den 90er-Jahren und bis 2006 dominierten dort großvolumige Zehnzylinder-Motoren das Feld. Das V10-Motorenkonzept zeichnet sich durch ein einzigartiges Klangbild aus. Und den gibt es heute nur noch bei Audi - und bei der Tochterfirma Lamborghini - zu erleben.

Jetzt hat Audi die 2015 vorgestellte zweite Modellgeneration des Supersportwagens R8 umfassend überarbeitet. Die zwei angebotenen Motorvarianten bekommen mehr Leistung, es gibt Modifikationen am Fahrwerk - und neugestaltete Anbauteile, die den R8 flacher, breiter und noch aggressiver wirken lassen.

Neben der jetzt 570 PS starken Basisvariante gibt es ein auf 620 PS leistungsgesteigertes Topmodell, das jetzt nicht mehr "Plus", sondern "Performance" heißt. Beide Versionen gibt es mit geschlossener Karosserie oder als Spyder; letztere besitzt ein elektrisches Stoffverdeck und eine kleinen Heckscheibe, die sich auch bei geschlossenem Verdeck absenken lässt. Das dient nicht nur der Entlüftung, sondern es steigert das akustische Erlebnis nochmals erheblich.

Der chromlose Kühlergrill ist breiter und spitzer geworden; er wird oben durch drei funktionslose Lufteinlässe ergänzt, die an den historischen Audi Sport Quattro erinnern sollen. Die Scheinwerfer sind innen jetzt dunkler abgesetzt, während die Heckleuchten unverändert bleiben. Allerdings erstreckt sich unter den rückwärtigen Leuchten nunmehr auf voller Breite eine schwarze Zierblende, und die Auspuffanlage präsentiert sich jetzt im Stil des Audi RS3. Im Interieur gibt es nur geringfügige Änderungen, und zwar vor allem im Bereich Farben und Stoffe.

Dort sitzt man nach wie vor perfekt: Die Sportsitze passen wie angegossen, und es lässt sich für praktisch alle Körpertypen eine ideale Sitzposition finden. Vor dem Fahrer sitzt die nach wie vor eindrucksvolle TFT-Instrumentierung, bei der sich die Navigationskarte im Vollformat einblenden lässt.

Noch sinnvoller ist es allerdings, den Tourenzähler mittig anzuordnen. Auch das geht beim R8, und es ist die perfekte Einstellung, wenn man den R8 auf freier Strecke einmal fordern möchte. Dazu animiert die freisaugende, mit Zylinderabschaltung ausgerüstete 5,2-Liter-V10-Maschine eigentlich permanent. Auch wenn der R8 mit der obligatorischen Einführung des Otto-Partikelfilters seinen schaltbaren Auspuff verliert: Das Klangbild sucht noch immer seinesgleichen, und der Motor dreht schier endlos nach oben, bis er erst bei 8700 U/min in den roten Bereich kommt.

Das DL-800-Doppelkupplungsgetriebe schaltet blitzschnell und ohne Verschlucker durch. Unverständlich ist allerdings im manuellen Modus, dass der Hebel zum Hochschalten nach vorn weggeschoben werden muss und zum Herunterschalten, etwa wenn man vor einer Kurve scharf abbremst, nach hinten zu ziehen ist. Das widerspricht der Bewegung des Körpers und ist bei Rennautos aus gutem Grund umgekehrt ausgeführt.

Die Messwerte halten übrigens, was der Klang verspricht: Die von uns gefahrenre Performance-Variante sprintet in nur 3,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Spitze liegt bei 331 km/h. Alle R8-Varianten sind nach oben offen: Audi verzichtet bei dieser Baureihe auf eine Abregelung. Und sichert sich damit einen Platz in der Oberliga der aktuellen

Supersportwagen.

Die Fahrwerksmodifikationen schieben die Möglichkeiten eines bereits sehr guten Autos nochmals weiter heraus; sie liefern dem Fahrer eine weiter verbesserte Rückmeldung. Der Vorderwagen ist über eine Querstrebe versteift, die Stabilitätskontrolle und die Lenkung wurden neu abgestimmt. Optional gibt es eine Dynamiklenkung mit variabler Übersetzung. Bei den Reifen wechselt Audi von Pirelli zu Michelin.

Vor allem mit der optionalen Dynamiklenkung erinnert das Fahrverhalten an ein Go-Kart, allerdings auf deutlich höherem Geschwindigkeitsniveau. Der Fahrer ist stets im Bild über den Fahrbahnzustand, und der R8 lässt sich perfekt mit Lenkung und Gaspedal in der Spur halten - oder gegebenenfalls auch im kontrollierten Drift. Auch das kann der R8.

Zu den wichtigsten Konkurrenten des Audi R8 zählen der Porsche 911 und der Mercedes-AMG GT. Damit stehen drei sehr unterschiedliche Antriebskonzepte zur Auswahl: Der Porsche besitzt einen Sechszylinder-Boxermotor im Heck, der Mercedes-AMG GT setzt auf einen V8-Frontmotor. Mit seinem V10-Mittelmotor bietet der R8 dabei ein Fahrerlebnis, das mehr noch als seine Konkurrenten an einen reinrassigen Rennwagen erinnert.

Im Frühjahr 2019 steht der neue Audi R8 bei den Händlern. Die Preise beginnen bei rund 165 000 Euro für das Einstiegsmodell, während für die Performance-Variante knapp unter 200 000 Euro zu Buche schlagen. (ampnet/jm)

Daten Audi R8 V10 performance

Länge x Breite x Höhe (m): 4,43 x 1,94 x 1,24
Radstand (m): 2,65
Motor: V10-Benziner, 5204 ccm, Direkteinspritzung
Leistung: 456 kW / 620 PS bei 8000 U/min
Max. Drehmoment: 570 Nm bei 6500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 331 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,1 Sek.
Leergewicht: min. 1595 kg
Kofferraumvolumen: 112 + 226 Liter
Bereifung: 245/35 R 19 vorn, 295/35 R 19 hinten
Luftwiderstandsbeiwert: 0,36

Bilder zum Artikel



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 V10.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
