

Pressepräsentation Audi R8 LMX: Im Strahlenglanz

Von Jens Meiners

Der Wettkampf um die Vorherrschaft beim Laserlicht gestaltete sich nicht ohne Dramatik. Bereits im Herbst 2011 hatte BMW das Thema mit der Studie Vision Efficient Dynamics angestoßen. Auf der CES-Show in Las Vegas im Januar 2014 überraschte hingegen Audi mit der Ankündigung: Wir sind die ersten. BMW hielt dagegen, und am 5. Juni wurden die ersten acht Exemplare des Hybrid-Sportwagens i8 mit Laserlicht ausgeliefert. Alle anderen Kunden bekommen die Technik allerdings frühestens im Herbst. Und einen Preis gibt es auch noch nicht. Bei Audi schon: Der R8 LMX mit Laserlicht kostet 210 000 Euro - und der wird ab Ende Juli ausgeliefert.

Für den Mehrpreis von stolzen 35 600 Euro im Vergleich zum R8 plus bietet der auf 99 Einheiten begrenzte LMX nicht nur Laser-Fernlicht, sondern auch zahlreiche kosmetische Änderungen und einen hochdrehenden V10-Saugmotor, der über modifizierte Einlasskanäle und eine spezielle Motorsteuerung auf 420 kW / 570 PS erstarkt ist. Das sind 45 PS mehr als beim regulären V10 - und immer noch 20 PS mehr, als der R8 plus zu bieten hat. Das Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe ist obligatorisch; die phantastische Sechs-Gang-Handschtaltung mit offener Kulisse gibt es leider nur noch beim Achtzylinder. Trostpflaster für Enthusiasten: So perfekt wie der intern DL800 genannten Automatik gelingt das Zwischengas nicht einmal dem professionellsten Fahrer.

Ganze 3,4 Sekunden benötigt der R8 LMX, um von 0 auf 100 km/h zu sprinten; die Höchstgeschwindigkeit liegt bei glatten 320 km/h. Untermalt wird die Beschleunigungsorgie von einer Klangkulisse, die jedem Formel-Eins-Nostalgiker die Tränen in die Augen treiben dürfte: Hier lebt sie noch, die Zehnzylinder-Herrlichkeit.

Fahrwerk und Lenkung des allradgetriebenen R8 LMX operieren mit höchster Präzision. Der Supersportwagen dreht derart leichtfüßig in Kurven ein, dass auch weitaus neuere Konkurrenzmodelle kaum mithalten können. Die grau beschichteten 19-Zoll-Räder

bergen eine extrem bissige und fadingfrei operierende Kohlefaser-Keramik-Bremse. Vorn sind 235/35er-Reifen aufgezogen, hinten setzt Audi 305er-Bereifung der Serie 30 ein. Der R8 LMX ist aerodynamisch auf sehr hohe Geschwindigkeiten vorbereitet; der vordere Splitter und Flics sowie der massive, starre Heckflügel sorgen für entsprechenden Anpressdruck. Die Federung ist trocken und sportlich ausgelegt, aber ohne extreme Härte. So bleibt der R8 LMX auch auf unebenen Pisten souverän in der Spur.

Dafür, dass der Komfort nicht zu kurz kommt, sorgt vor allem das luxuriös ausgestaffierte Interieur. Kohlefaser-Applikationen unterstreichen die Leichtbau-Philosophie des R8; die aus Gewichtsgründen manuell einstellbaren Alcantara-Sportsitze sorgen für perfekten Seitenhalt, und die blauen Nähte sowie der Alcantara-Dachhimmel setzen LMX-spezifische Akzente. Die Außenlackierung in Arablau metallic ist nur beim LMX zu bekommen; alternativ sind weitere Farbtöne im Angebot. Die Einstiegleisten zeigen die Produktionsnummer der limitierten Serie an - exakt durchnummeriert.

Ob sich der Wettkampf um das Laserlicht gelohnt hat, ist nur am Steuer der R8 LMX zu klären - und hier bestätigt sich der Eindruck, den wir bereits bei einer Mitfahrt in einem BMW-i8-Prototypen gewonnen haben: Das Laser-Fernlicht hebt das nächtliche Fahrerlebnis auf ein deutlich höheres Niveau. Der Einschaltvorgang der Laser ist trotz des bereits sehr starken LED-Fernlichts deutlich wahrnehmbar; die Strahler tauchen die Straße weit über einen halben Kilometer hinaus in gleißend helles Licht. Es handelt sich um eine Anwendung für leere Straßen; die Lichtquellen schalten sich nur dann auf, wenn die konservativ kalibrierten Sensoren ihre Freigabe erteilen. Übrigens ist die Farbe der Laserstrahlen so bläulich kalt, dass sie über einen Phosphorkonverter ins weiße Spektrum zurückgeholt werden muss. Das Licht verlässt den Scheinwerfer in einem gebündelten, extrem hellen Strahl. Theoretisch ließe sich diese Lichtintensität zwar auch mit LEDs darstellen. Dann würde der Scheinwerfer allerdings erheblich größer ausfallen.

In Zukunft wollen die Entwickler weitere Funktionen per Laser darstellen, etwa dynamische Lichtverteilungen oder auch Projektionen auf die Straße. Bis dahin jedoch müssen die Kosten sinken; vor allem in den Phosphorkonvertern steckt noch erheblicher Herstellungsaufwand.

Audi und BMW wollen die Technologie sukzessive auf neue Modelle ausrollen; nach Audi R8 LMX und BMW i8 dürften weitere Oberklasse- und Sportwagenmodelle folgen. Klar ist jedoch, dass die Laser-Lichtquellen auch mittelfristig auf hochpreisige Modelle beschränkt bleiben. Beim R8 dienen sie als strahlender Schlussakkord. Das Nachfolgemodell wird für Frühjahr 2015 erwartet, und es dürfte kaum verwundern, wenn die Laser-Scheinwerfer auch dort ins Lieferprogramm aufgenommen werden.

Datenblatt Audi R8 LMX

Länge x Breite x Höhe (m): 4,44 x 1,90 x 1,25

Motor: 10-Zylinder-Benziner, Mittelmotor, 5204 ccm

Leistung: 420 kW / 570 PS bei 8000 U/min

Max. Drehmoment: 540 Nm bei 6500 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm) auf 100 km: 12,9 Liter

CO₂-Emissionen: 299 g/km

Energieeffizienzklasse: G

Höchstgeschwindigkeit: 320 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 3,4 Sek.

Preis: 210 000 Euro

Bilder zum Artikel



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.



Audi R8 LMX.
