

Audi überarbeitet R8

Audi hat seinen Hochleistungssportwagen R8 noch attraktiver und dynamischer gestaltet. Mit dem R8 V10 plus erhält die Baureihe ein neues Topmodell, als Kraftübertragung steht eine von Grund auf neu entwickelte Siebengang S-Ttronic bereit. Die LED-Scheinwerfer vorn und das neue hintere Blinklicht mit dynamisierter Anzeige gehören bei allen Varianten zur Grundausstattung. Der überarbeitete Audi R8 rollt Ende des Jahres in Europa zu den Kunden. Der Grundpreis für das V8-Coupé liegt bei 113 500 Euro, beim Spyder sind es 124 800 Euro. Die V10-Varianten stehen mit 154 600 (165 900 Euro) in der Liste, der R8 V10 plus kostet 173 200 Euro.

Der Audi R8 ist 4,44 Meter lang, 1,90 Meter breit und 1,25 Meter hoch (Spyder: 1,24 Meter). Der Singleframe-Grill mit den angeschrägten oberen Ecken trägt ein hochglänzend schwarz lackiertes Gitter, bei den V10-Varianten zieren horizontale Chromauflagen seine Streben. Der Stoßfänger ist ebenfalls neu, die Lufteinlässe tragen je drei Querstreben. Optional montiert Audi einen Frontsplitter aus Kohlefaser-verstärktem Kunststoff (CFK). Beim neuen R8 V10 plus ist der Splitter Serie.

Bei allen Varianten des Audi R8 gehören jetzt LED-Scheinwerfer mit neuer Technik zum Serienumfang. Die Leuchtdioden für das Fern- und Abblendlicht sind ober- und unterhalb des streifenförmigen Tagfahrlichts platziert, das durch eine spezielle Ansteuerung die Blink-Funktion mit übernimmt. Ein statisches Abbiegelicht ist in den Scheinwerfer integriert.

Das Gehäuse der Außenspiegel und die Sideblades, die seitlichen Lufteinlässe beim Coupé, bestehen beim neuen Topmodell R8 V10 plus aus CFK. Bei den Zehnzyklindern sind die Blades weiter ausgestellt als beim V8 und mit speziellen Kanten versehen; an den Schwellern finden sich ebenfalls kleine Differenzierungen. Die Entlüftungsgitter neben dem Heckfenster sind beim R8 V10 Coupé in matter Aluminiumoptik gehalten (bei R8 V8 Coupé und R8 V10 plus in mattem Schwarz). Auf Wunsch illuminieren LEDs den Motorraum; beim R8 V10 plus gehören die Beleuchtung und eine partielle CFK-Verkleidung des Aggregats zur Grundausstattung.

Am Heck des Audi R8 dominieren die LED-Leuchten. Über der Fläche zwischen den Luftöffnungen, die beim R8 V10 hochglänzend schwarz lackiert ist, ist das neue Badge angebracht – der Buchstabe „R“ sitzt teilweise auf einer roten Raute, dem Signet von Audi Sport. Der große Diffusor, optional aus CFK gefertigt (Serie beim R8 V10 plus), ist weit nach oben gezogen. Die Abgasanlage läuft bei allen Motorisierungen in zwei runden, glänzenden Endrohrblenden aus. Diese sind beim R8 V10 plus in schwarz gehalten.

Audi lackiert den R8 in den beiden Uni-Farben Ibisweiß und Brillantrot, in vier Metallic-Tönen und in fünf Perleffekt-/Kristalleffekt-Lackierungen. Für den R8 V10 plus ist exklusiv eine Matteffektfarbe im Angebot. Die Sideblades beim Coupé sind in acht Farben lieferbar, das Verdeck des R8 Spyder ist in Schwarz, Rot oder Braun erhältlich.

Das R8 V8 Coupé mit Handschaltung bringt im Leerzustand 1560 Kilogramm auf die Waage, der offene Sportwagen 1660 Kilogramm. Beim R8 V10 plus, der nur als Coupé erhältlich ist, pendelt sich der Zeiger bei 1570 Kilogramm ein. Einstellbare Schalensitze mit Chassis aus Glasfaser-verstärktem Kunststoff (GFK), ein verringerter Einsatz an Dämmmaterialien, spezielle Leichtmetallräder und Fahrwerkskomponenten, darunter die serienmäßige Keramikbremse, sowie die CFK-Anbauteile an der Karosserie tragen hier zur Gewichtsreduzierung bei.

Das Stoffverdeck, dessen Gestänge in weiten Bereichen aus Aluminium und Magnesium gefertigt ist, setzt dem ultra-Leichtbaukonzept die Krone auf. Es öffnet und schließt sich in 19 Sekunden elektrohydraulisch, auch während der Fahrt bis 50 km/h. Von ihm getrennt steht die beheizbare Glasscheibe in der Schottwand zwischen Passagier- und Motorraum; sie lässt sich per Schalter ein- und ausfahren und dient auch als Windschott.

Die Motoren entstehen in Handmontage. Der V8 mit 4.163 cm³ Hubraum und der V10, der 5204 Kubikzentimeter Hubraum aufbietet, sind frei saugende Hochleistungstriebwerke voll Kraft und Faszination. Die CO₂ Emissionen sind im Zusammenspiel mit der neuen Siebengang S-Tronic um bis zu 22 Gramm gesunken, und der Sprint von null auf 100 km/h ist um drei Zehntelsekunden verkürzt.

Der 4.2 FSI-Motor leistet 316 kW / 430 PS bei 7900 1/min, zwischen 4500 und 6000 Umdrehungen pro Minute stellt er 430 Nm Drehmoment bereit. Er beschleunigt das R8 Coupé mit der S tronic aus dem Stand in 4,3 Sekunden auf 100 km/h und weiter zur Spitze von 300 km/h (mit Schaltgetriebe: 4,6 Sekunden und 302 km/h). Beim R8 V8 Spyder lauten die entsprechenden Werte 4,5 beziehungsweise 4,8 Sekunden und

ebenfalls 300 km/h. Im Schnitt verbraucht der R8 V8 Quattro als Coupé mit der S-Ttronic 12,4 Liter Kraftstoff pro 100 km.

Der V10-Motor stellt bei 6500 1/min 530 Nm Drehmoment bereit, bei 8000 Umdrehungen pro Minute leistet er 386 kW / 525 PS. Das R8 V10 Coupé beschleunigt mit der S-Tronic in 3,6 Sekunden von null auf 100 km/h, sein Topspeed liegt bei 314 km/h. Mit der Handschaltung lauten die Werte 3,9 Sekunden und 316 km/h. Beim R8 V10 Spyder mit der S-Tronic ist der Standardsprint in 3,8 Sekunden abgehakt und die Spitze bei 311 km/h erreicht (mit manuellem Getriebe: 4,1 Sekunden und 313 km/h). Der Verbrauch des R8 V10 Coupé mit der S-Tronic beträgt im Mittel 13,1 Liter Kraftstoff pro 100 km.

Der Audi R8 V10 leistet 404 kW / 550 PS, sein maximales Drehmoment beträgt 540 Nm bei 6500 1/min. Der R8 V10 plus, nur als Coupé erhältlich, katapultiert sich mit der S-Ttronic in 3,5 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 317 km/h. Mit der Handschaltung lauten die Eckdaten 3,8 Sekunden, 319 km/h und 14,9 Liter.

Das manuelle Sechsgang-Getriebe, dessen Hebel in einer offenen Edelstahl-Kulisse läuft, ist beim V8 Standard und beim V10 auf Wunsch erhältlich. Bei der neuen Siebengang S-Tronic – Option beim V8 und Serie beim V10 – sind die Gänge sportlich- eng gestaffelt, die letzte Fahrstufe ist lang ausgelegt. Der Fahrer kann das Doppelkupplungsgetriebe über den Wählhebel oder über die Wippen am Lenkrad selbst schalten, alternativ steht ein Sportmodus bereit.

Das Fahrwerk des Hochleistungssportwagens nutzt Technologien aus dem Motorsport. Doppelte Dreieckslenker, aus Aluminium geschmiedet, führen alle vier Räder. Beim R8 V10 plus sind die Federn und Dämpfer speziell abgestimmt und die Sturzwerte an der Vorderachse entsprechend angepasst. Die stählernen Bremsscheiben des Hochleistungssportwagens sind innen belüftet, gelocht und über Stifte mit den Aluminium-Bremstöpfen verbunden.

Der vordere Gepäckraum des R8 bietet 100 Liter Volumen; beim Coupé passen weitere 90 Liter hinter die Sitze. Der lange Radstand von 2,65 Meter erlaubt ein großzügiges Raumangebot.

Die Sportsitze lassen sich bei den V8-Motorisierungen optional und bei den V10-Varianten serienmäßig elektrisch einstellen. Auf Wunsch liefert Audi Schalensitze mit stärker ausgeprägten Seitenwangen für gesteigerten Seitenhalt (Serie beim R8 V10 plus). Die Mittelkonsole und der Handbremshebel sind mit Leder bezogen, das von

feinen Nähten geziert wird; bei den V10-Modellen ist die Blende um das serienmäßige Navigationssystem plus ebenfalls beledert.

In der Volllederausstattung Feinnappa mit Rautensteppung tragen die Sitze und die Türverkleidungen gesteppte Bezüge, ergänzend gibt es für das R8 Coupé einen ebenfalls gesteppten Alcantara-Dachhimmel. Kunden, die noch mehr Wert auf Individualität legen, können sich für Lederelemente in verschiedenen Farben, für Dekoreinlagen in Carbon Sigma (Serie beim R8 V10 plus) oder für eine Klavierlackoptik entscheiden. Darüber hinaus steht eine breite Auswahl an Design-, Optik- und Lederpaketen aus dem Individualisierungs-programm Audi exclusive bereit.

Der R8 V10 und der R8 V10 plus haben das Navigationssystem plus und das Bang & Olufsen Sound System serienmäßig an Bord. Weitere Optionen für alle R8-Varianten sind unter anderem ein Fernlichtassistent, ein Ablagepaket, unterschiedliche Koffersets, eine Handylvorbereitung inklusive Gurtmikrofon und Sprachbedienung sowie die Einparkhilfe plus mit Rückfahrkamera. (ampnet/nic)

Bilder zum Artikel:



Audi R8 V10 plus.



Audi R8 V10 plus.



Audi R8 V10 plus.



Audi R8 V10 plus.



Audi R8 V10 plus.



Audi R8 V10 plus.



Audi R8 V10 plus.



Audi R8 Spyder V10.



Audi R8 Spyder V10.



Audi R8 Spyder V10.



Audi R8 Spyder V10.



Audi R8 Spyder V10.



Audi R8.



Audi R8.



Audi R8.