
Video: Fahrbericht Audi R8 V10 Performance Quattro: Die wahre Windmühle

Von Dennis Gauert

Mit kaum einem Sportwagen kann man dem Zeitgeist schneller und nachhaltiger entkommen als mit dem Audi R8 V10. Er markiert das obere Ende der Skala der Supersportwagen, die von unseren Straßen verbannt werden sollen. Setzen wir ihm ein Denkmal, in Text, Fotos und erstmals auch in einem Video.

Das Video zum R8 V10 Performance Quattro auf YouTube:

In der Sportwagenbranche kocht es. Neue Abgasnormen erfordern aufgeladene Motoren und der Elektromotor ist auch nicht weit. Da kommt es manchen gelegen, wenn eine Legende unfreiwillig Lebewohl sagt. Der Audi R8 geht in seiner zweiten und letzten Modellreihe in die vollen und liefert als Performance-Variante reinen Fahrspaß mit 620 PS und 580 Newtonmetern. Eine Ironie des Schicksals, dass der Lamborghini-Konkurrent in dieser Form eingestellt wird aber mit der strengsten Abgasnorm zur höchsten Form aufläuft.

Das Firmenflaggschiff von Audi, das eigens in der Sportwagenschmiede Neckarsulm produziert wird, ist nichts für schwache Nerven oder Portemonnaies. Mit knapp 200 000 Euro ist ein Mittelmotor-Sportwagen mit hecklastig abgestimmtem Allradantrieb und zehn Zylindern zu haben. Turbos? Fehlanzeige. Der R8 ist mit 5,2 Litern Hubraum und zehn Kammern geladen genug. So feuert das DSG-Getriebe sieben Gänge voller Brutalität aus dem Magazin und zeigt sich dabei dermaßen unbeeindruckt, dass es einen schon eckelt. Motor und Getriebe sind im Ansprechverhalten so direkt, dass sich jedes starke Beschleunigen wie ein Auffahrunfall anfühlt. In 3,1 Sekunden sind Tempo 100 km/h ablesbar, sofern der Fahrer dafür überhaupt ein Auge hat.

So fragt man sich, warum es eigentlich verschiedene Fahrmodi gibt. Wer den R8 mit seinem vollen Potential im Dynamikmodus erlebt hat, friert die Auswahl ein. Oben drauf gibt es einen Performance-Modus, der unter anderem ein spielfreudiges Sport-ESP beinhaltet, das beeindruckend viel Übersteuern zulässt. Auf nasser Straße sollten bei Vollgas also gleich zwei Spuren eingeplant werden – am besten also fährt man mit dem 1,94 breiten Sportler auf die Rennstrecke. Austoben ist mit diesem Auto im Straßenverkehr nur mit hohem Einsatz möglich. In knapp zehn Sekunden schnellt der 1670 Kilogramm schwere R8 auf 200 km/h. Auf der Autobahn sind gut, leicht und gerne 331 km/h möglich - Eine Art von Reisen bei der man immer wieder überrascht ist, wie nah Hannover doch an Dortmund liegt.

Die Spurtreue, das einstellbare Fahrwerk, der bestialisch direkte V10, der bis 8800 U/min dreht: Das alles ist so surreal perfekt inszeniert, dass der Fahrer kaum mehr wahrnimmt, was er da eigentlich tut. Kein Fahrstuhl kann so schnell abstürzen, dass die Zahlen auf Null fallen wie bei einer Bremsung im R8. Die kohlefaserverstärkten Keramikbrems scheiben im Goliath-Format bremsen von 100 km/h auf null in etwa 33 Metern. Im ABS steht man dabei wenn überhaupt nur sehr spät. Die Bremsanlage ist eben so abgestimmt, wie man es für die Rennstrecke braucht. Steif, wie das Chassis ist, bringt auch das den Performance Quattro nicht aus der Ruhe.

Außen zeigt sich der V10-Renner kantig, windschlüpfzig, ja wie ein Tarnkappenbomber.

Gegenüber dem ersten Design des Ingolstädter Sportwagens ist das ein Unterschied wie Mon-Tag und Walpurgis-Nacht. Auch im Innenraum weht in der aktuellen Modellreihe ein frischer, hochwertiger Wind. Mit Alcantara-Bezügen für das starre Gestühl und das Lenkrad, sowie Carbonelemente, gelingt echtes Supersportwagenfeeling. Das Klimabedienteil, welches Mitfahrer häufig als Ausschank identifizieren ist da eher ein unfreiwilliger Gag. Auch der DSG-Schalthebel, der entgegen der Richtung eines Renngetriebes schaltet, ist gewöhnungsbedürftig. Da im R8 sowieso beide Hände ans Lenkrad gehören, sind die Schaltwippen die richtige Wahl. Aber auch automatisch kann das Direktschaltgetriebe überzeugen.

Die Lenkung hat im Dynamikmodus eine feste Übersetzung und gibt präzise Rückmeldung. In den engen Schalensitzen lässt sie sich auch bei zunehmender Querbeschleunigung zielgenau platzieren. Das Fahrwerk kann im Dynamikmodus durch Spurtreue und steten Bodenkontakt glänzen. Außerdem hat der R8 doppelte Dreieckslenker rundum und einen zusätzlichen CFK-Stabilisator. Der Fahrspaß ist auch zusätzlichem Anpressdruck zu verdanken, der durch einen Front- und Heckspoiler, sowie Lufteinlässe und Schweller erzeugt wird. Die Karosserieform an sich tut ihr Übriges. So herrscht selbst bei Geschwindigkeiten von über 300 km/h ein Urvertrauen in den Audi, der aber auch bei gemütlichem Tempo gut fahrbar ist. Der Komfort-Modus hält ein paar Reserven für die Bandscheiben bereit und ermöglicht so auch angenehme Fahrten über weite Distanzen. Bei Letzteren kann ein Verbrauch von unter 14 Litern Super Plus erreicht werden. Bei Vollgas sind es weit über 25 Liter.

Im R8 verwendet Audi das virtuelle Cockpit. Einzigartig bei dem Mittelmotor-Sportwagen ist die Platzierung nur eines Bildschirms als Multifunktionsmonitor. So können Karte, Motordaten und Tacho gemeinsamen Platz einnehmen. Das Display ist hochauflösend und klar gestaltet, die Bedienung und der Menüaufbau verlangen nach einer langen Gewöhnungsphase. Dafür verantwortlich zeichnet sich die Bedienung per Drehregler in der Mittelkonsole. Ob man bei dem Motorsound ein Radio braucht; oder navigieren muss, wenn der Weg das Ziel ist, sei dahingestellt.

Für wen sich der R8 Performance eignet, ist zu erraten: Man sollte Großverdiener sein, das Batmobil mögen, aber kein reiner Vollblut-Rennfahrer sein. Für die Rennstrecke bringt Ingolstadt mit manuell verstellbaren Dämpferkennlinien, einer Verbundbremsanlage mit Festkolbenbremssätteln und massig Leistung zwar genug mit, das Gewicht steht dem Super-Audi aber mehr im Wege als ähnlich hochpreisigen Trackday-Konkurrenten wie Porsche 911 GT3, oder Ferrari 458 Italia oder McLaren 600 LT. Auf der Straße ist die Breite des R8 Performance ein Hindernis: Denn wenig befahrene Straßen, die etwas Freigeist beim Fahren zulassen, sind in der Regel enge Landstraßen. Und nur für die Autobahn ist der R8 einfach zu sportlich und unterfordert. Da ist es das Beste, wenn man im R8 die Möglichkeit sieht ohne große Strapazen zum Nürburgring zu kommen, um dort dann für ein paar Runden die Sau raus zu lassen.

Allein aufgrund des Motors und der mittlerweile optimalen Abstimmung, wird der R8 5.2 V10 Performance seine Käufer finden. Und wer weiß? - Vielleicht ist der letzte reine V10-Supersportler von Audi schon bald ein beliebtes Sammlerstück, um die Historie vor der selbsternannten Mobilitätswende mit hinreichend Faszination zu dokumentieren. Durch die Heckscheibe kann man stetig ein Auge auf die beiden letzten legendären Fünfzylinder-Bänke werfen. Aber noch ist das Rennen um die wahre Windmühle im Antriebsdorf ja nicht gefahren. Mal sehen, was sich die Tony Starks aus Neckarsulm mit dem Nachfolger E-Tron GTR einfallen lassen. (ampnet/deg)

Daten Audi R8 V10 Performance Quattro

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: 620 PS (456 kW) bei 8000 U/min
Max. Drehmoment: 580 Nm bei 6600 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 331 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,1 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 13,1 Liter
Testverbrauch „Comfort“: 14 Liter SP
Testverbrauch „Performance“: 23 Liter SP
Realverbrauch: 17 Liter SP
Leergewicht: 1670 kg
Kofferraumvolumen: 110 Liter
Basispreis: 200 000 Euro
Testwagenpreis: ca. 220 000 Euro

Bilder zum Artikel



Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



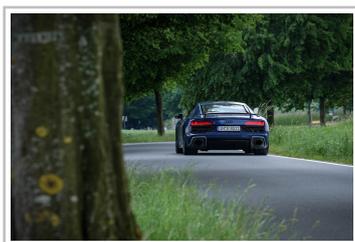
Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



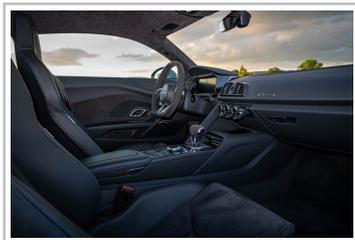
Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



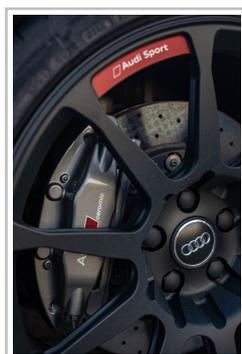
Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert
