

Cabrio-Tour nach Le Mans

Von Tim Westermann

Heiser grollen die fünf Zylinder im Bug des Audi TTRS. Die Klangentfaltung des 340-PS-Motors verkörpert auf betörende Art den unverwechselbaren raubeinigen Charakter dieses Audi-Roadsters. Von Frankfurt aus führt unsere Route ins französische Elsaß und von dort weiter durch die Champagne, an Paris vorbei bis nach Le Mans. Dort wurde bereits in den 1920er Jahren Rennsporthistorie geschrieben.

Bentley, Porsche und in jüngster Vergangenheit Audi: Diese Marken fuhren Siege am Circuit de la Sarthe ein und wurden zum Mythos, der bis heute anhält. Darum wird es für Ergraute Auto-Fans klar sein: Die Kürzel TT und TTS zierten Ende der 1960er-Jahre ein NSU-Modell, das unglaublich viel Temperament besaß und noch heute den Enthusiasten Glanz in die Augen treibt. Deshalb hier zunächst mal ein kurzer Blick zurück in die Geschichte, die gleichzeitig auch ein Stück Volkswagen-Historie ist.

NSU? Ja, das war jene deutsche Motorradmarke, die in Neckarsulm superschnelle Zweiräder baute (Motorradweltmeister 1953, 1954, 1955) und dann später bemerkenswerte Autos anbot - vom Prinz bis zum Ro 80. 1969 fusionierten die NSU AG in Neckarsulm und die seit 1964 zu Volkswagen gehörende Auto Union GmbH in Ingolstadt zur Audi NSU Auto Union AG. Daraus wurde dann 1985 die Audi AG.

Heute werden auf dem ehemaligen NSU-Gelände nicht nur normale Audis produziert, sondern dort werkelt auch die Quattro GmbH, die Spezialisten-Truppe für heiße Geräte wie Audi R8 und die RS-Typen. Ab und zu leiht sich die Marke mit den vier Ringen am Bug sogar mal eine der ehrwürdigen NSU-Traditionsbezeichnungen aus, die einst für extreme Sportlichkeit standen. So erinnert das Kürzel TT an die berühmte britische Tourist Trophy, einst ein strapaziöses Autorennen und heute noch auf der Isle of Man ein Klassiker für Motorräder.

Im TT RS spürt man schon kurz nach dem Einstieg, dass die Quattro-Ingenieure hier einen Supersportler auf die Räder gestellt haben. Der dumpf bollernde Fünfzylinder-

Turbo schiebt das Coupé - von einem Doppelkupplungs-Sechsganggetriebe in Schwung gebracht - granatenmäßig vorwärts. Ein vergleichbarer Porsche, der Cayman S, wirkt blass dagegen. Der TT RS beschleunigt und bremst deutlich besser.

Zwischenstopp in Epernay: Dieses kleine Örtchen ist die heimliche Hauptstadt der Champagne. Hier und nur hier wird der weltweit begehrte und in allen Kreisen geschätzte Champagner hergestellt. Eines der Traditionsreichsten Häuser ist Moët & Chandon. Was viele nicht wissen: unter der Erde verbergen sich 28 Kilometer Kellergewölbe. Hier lagern Millionen Flaschen des edlen Getränkes, um zu reifen. Diese ungeheure Lagerfläche wird auch gebraucht. Die Champagner-Kellerei von Moët & Chandon ist ein Haus von Weltruf. Alle zwei bis drei Sekunden wird irgendwo auf der Welt eine Flasche Moët & Chandon geöffnet. Das sind mehr als 21-Millionen Flaschen pro Jahr.

Und die Eigner sind besonders stolz auf ihre Tradition und die Exklusiven Kunden. Schon Kaiser Napoleon kaufte hier seinen Champagner und machte Moët & Chandon zum Lieferanten des französischen Hofes. Noch heute erinnert ein großes gestiftetes Hölzernes Faß im Keller an den kaiserlichen Kunden. Kaiser Napoleon reiste zwar nicht mit einem exklusiven sportlichen Audi-Modell in die Champagne, doch auf seinen Spuren wandelnd sind die Benzingespräche in dieser noblen historischen Atmosphäre etwas Außergewöhnliches. Ganz besonders, wenn es um den Audi TTRS geht.

Wer ihn kauft, der will Leistung pur. Die kriegt er. Ebenso Härte beim Fahrwerk. Der TT RS ist gutmütig, alltagstauglich, sicher (Allradantrieb!) und hochwertig verarbeitet. Er bietet bequemen Einstieg, ist einfach zu bedienen und glänzt mit gut nutzbarem Gepäckabteil. Dieser Audi verkörpert auf stillechte Art einen gewissen Hauch von Motorsport-Atmosphäre.

Deutlich martialischer zeigt sich da schon der R8 Spyder auf der Weiterfahrt nach Le Mans. Frankreich im Juni. Das bedeutet: Blinzeln unter milder Sonne, Cappuccino im Freien und leere Straßen im stillen Hinterland der Grand Nation. Da öffnet sich schon mal das Herz des reisenden Genießers, der Licht, Farben und Kultur schätzt, wie auch den Champagner. Am Lenkrad eines exklusiven Autos, wie dem Audi R8 Spyder erschließt sich eine ganz eigene Werteordnung. Der R8 genießt Status. Wie ein Ferrari oder ein Bentley. Es scheint passend für das traditionelle Rennen in Le Mans.

Keine Frage: Der R8 ist einer im roten Bereich. In Ferrari-Nähe. Als 2007 in Las Vegas das R8-Coupé präsentiert wurde, stoppte uns in den ockergelben Muddy Mountains ein Ranger, schob den braunen Hut aus der Stirn und brummte anerkennend: "Whoowow."

Ferrari."

Der Mann lag zwar falsch, aber nicht völlig daneben. Der R8, damals in roter Lackierung, könnte tatsächlich ein Ferrari sein. So kraftvoll sind seine Proportionen, so italienisch die Silhouette, so rassig das Heck und das Brabbeln aus den vier Auspuffrohren. All das gilt ebenso für die Frischluft-Variante dieses Audi-Supersportwagens, für den feurigen Spyder.

Das Kürzel R8 krönt ein beachtliches Stück Motorsportgeschichte. In den Jahren 2000 bis 2005 gewannen Audis R8-Heuler mit den V8-Benzindirekteinspritzern im Heck 63 Rennen, darunter fünfmal die 24 Stunden von Le Mans. Diese Dominanz erinnert an Porsches legendäre Siegertypen wie 908, 917, 935, 936, 956.

Audis silbergraue "Achter" verschwanden zwar 2005 von der Rennbühne, und anschließend bescherte der R10 TDI der Marke mit den vier Ringen am Bug den ersten Sieg eines Diesels in Le Mans. Doch die Karriere des R8 ging weiter. Der Rennprototyp wandelte sich zuerst in ein straßentaugliches Coupé, dann in das GT-Gerät R8 LMS für Privatrennfahrer, und nun begeistert der R8 als Spyder seine Kunden.

Audi glückte, jeder weiß es, seit 1980 ein grandioser Imagewandel. Aber von einem Mythos wie ihn der Name Ferrari verströmt sind Audi-Sportwagen noch ein Stück entfernt. Allerdings: Die Fahrfreude in einem Ferrari 430-Spider (die Italiener schreiben dies Wort mit i) ist keinesfalls größer als in einem R8-Spyder.

Nun also "Oben-ohne"-Start im R8-Spyder, auch wenn unter dem blauen Himmel der kühle Wind weht. In 20 Sekunden lässt sich das Softtop aus Stoff per Knopfdruck öffnen (und schließen). Ab geht es.

Der Duft von Landwirtschaft und Gras, von Ginsterblüten und frischer Erde wabert in das von Leder, Alu, Kohlefaser geprägte Cockpit. Und wenn der Gasfuß den V10 zu vehementem Schub zwingt, dann bricht sich ein dumpf-heiserer Auspuffsound an Mauern und Tunnelwänden. Spyder-Fahren, so ließ sich später bei einem Glas Bordeaux sinnieren, kann Glücksgefühle freisetzen.

Muss man sich für Fahrspaß im heraufdämmernden Zeitalter lautloser Elektrowagen schämen? Nein. Es wird auch künftig Menschen geben, die sich für ein High-Tech-Juwel wie den Audi R8 Spyder begeistern. Bei einer Schweizer Luxusarmbanduhr ist es ähnlich. Man braucht sie eigentlich nicht, aber es macht Freude, sie zu besitzen.

Der R8 Spyder, dieses starke Stück aus Aluminium und Kohlefaser, bietet alle Zutaten, die in der Champions League der Sportwagen zählen: Eine Walter-de-Silva-Karosserie, nach der man sich umsieht, einen V10-Mittelmotor mit satten 525 PS/386 kW, sechs Gänge (manuell oder automatisch), Allrad-Antrieb und viel Power (von 0 auf 100 in vier Sekunden und Spitze 313 km/h).

Nur eine bittere Reiseerkenntnis bleibt: Mehr als ein Trolli und ein Prada-Täschchen sind im Bug nicht zu verstauen. Denn der Platz hinter den beiden Sitzen, wo im R8-Coupé noch zwei Golftaschen Platz finden, gehört dem aufwändigen Verdeck-Mechanismus. Der Preis? 156 400 Euro. So bleibt nur noch die Frage: Kleines Appartement auf Sylt oder Spyder? (ampnet/tw)

Bilder zum Artikel:



Audi R8.



Audi R8.

Audi R8.



Audi R8.

Audi R8.



Audi R8.



Audi R8.
Auf dem Hof von Moët et Chandon in Epernay.



Die Orangerie lädt zu Benzingesprächen ein.