
Fahrbericht Audi R8 Spyder V10 Performance Quattro: Reiner Spaßmacher

Von Dennis Gauert, cen

„Man soll aufhören, wenn es am Schönsten ist“ lautet eine Weisheit, die auch bis nach Neckarsulm durchgedrungen ist, wo sportliche Fahrzeuge entwickelt und in Handarbeit montiert werden. So liefert Audi die aktuelle und letzte Serie des R8 auch wieder mit einem Zehnzylinder und in zwei Karosserievarianten aus. Wir haben uns die Oben-Ohne-Variante geschnappt und geprüft, wie viel Spaß ein Spyder im verregneten deutschen Herbst bieten kann.

15 Grad, leichter Nieselregen, Windstärke Zwei. Das sind sicher nicht die optimalen Bedingungen für das Cabriovergönnen im Luxusportwagen. Doch die Taste, die das Dach innerhalb von 20 Sekunden im Heck des R8 Spyder versenkt, zieht uns magisch an. Zumal Audi uns garantiert, dass wir das schicke Verdeck bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h auch während der Fahrt wieder versenken können. Wer das elegante Schauspiel schon einmal betrachtet hat, kann sich vorstellen, dass die Ingenieure es nicht leicht hatten, die Konstruktion auch bei Gegenwind zuverlässig in Bewegung zu halten.

Wenn sich die dicken und lang gezogenen Türen des R8 öffnen, sollte auf dem Parkplatz aber besser kein Nebenmann in Sicht sein. Denn zum Einstieg benötigen die Passagiere ungewohnt viel Platz zu den Seiten. In weiser Voraussicht haben die Konzernfreunde bei Lamborghini ihren Stieren schon früh Flügeltüren verpasst. Der R8-Fahrer hingegen muss sich Raum verschaffen und turnen können. Das gilt auch für den Innenraum selbst. Wer als groß Gewachsener zusteigt, sucht nach einer kurzen Hocke im Mittelmotorsportwagen schnell wieder das Weite: Mehr als 1,80 Meter Körpergröße sind weder für Fahrer noch Beifahrer bequem, denn nach hinten endet die Kabine gefühlt 20 Zentimeter zu früh.

Der Bedienbarkeit und dem Fahrgefühl tut dieser Faktor keinen Abbruch, zumal das Lenkrad perfekt in der Hand liegt, die Sitzwangen auch waghalsigen Kurvengeschwindigkeiten Einhalt gebieten und sämtliche Bedienelemente ohne Zutun erreichbar sind. Das Armaturenbrett mit dem in Form dreier Zapfhähne ausgeführten Klimabedienteil sticht dabei wie ein Markenzeichen heraus. Qualitativ hält Audi im R8 Schritt mit seinen Luxuslinern für die Langstrecke, die Lederbezüge der Verkleidungsteile sind jedoch empfindlich und sollten nicht strapaziert werden. Besonders das auf die Türverkleidung gesetzte, spitz zulaufende Dekorelement sorgt für unfreiwillige Kniekontakte, die bei Objekt und Subjekt gleichermaßen zu Verletzungen führen können.

Wer sich mit der Fahrgastzelle ein paar Mal geprügelt hat, nimmt sie irgendwann hin und gewöhnt sich dran. Abstriche sind hier das Stichwort, bei dem auch der Kofferraum in den Blickwinkel ragt. Dieser fasst, unter der vorderen Haube versteckt, mickrige 110 Liter, die das Reisevergönnen im Frühling auf einen Kurzurlaub mit der ungeschminkten Gattin limitieren. Unverständlich, ist der R8 Spyder doch wie geschaffen für den Tanz über südeuropäische Küstenstraßen und den gelungenen Auftritt vor dem Hotel. Ganz abgesehen davon ist das Schließen der Haube nur mit etwas Gewalt möglich. Wer sie nicht mit Schwung zuwirft, darf es noch einmal versuchen. Hinten öffnet sich leider nur eine kleine Wartungsklappe. Wer das Coupé kennt, dem fehlt die Motorvitrine im Heck schon sehr.

Um in den Genuss des V10-Klangs zu kommen, muss der Hörer im Gegenzug nicht einmal die Mütze abnehmen: Die Heckscheibe fährt im Spyder per Knopfdruck herunter, so verschmelzen Fahrer und Beifahrer jederzeit mit der opulenten Geräuschkulisse. Ab 80

km/h – wenn die Klappen voll geöffnet sind – zaubert den Insassen das sonore Schnaufen und Grummeln des Triebwerks ein Grinsen von Ohrläppchen zu Ohrläppchen ins Gesicht. Für den Spaß braucht es also gar doch so viel Tempo wie man meinen könnte; auch wenn der Fünf-Liter-Saugmotor aus zehn Kammern nach Gasbefehlen nur so giert.

So viel Dreihlaune haben heute nur noch sehr sehr wenige Motoren. Dabei ist das mit einem Riemen-Startergenerator unterstützte Kraftwerk noch recht genügsam: Als tiefsten Wert konnten wir bei gewollt sparsamer Fahrt etwa zehn Liter Verbrauch vom Instrument ablesen. Bei beherzter Wochenendausfahrt stehen im Mittel etwa 17 Liter auf der Uhr. Damit ist der schönste Audi nicht einmal der durstigste. Auch seine Manieren im Komfort-Modus lassen Audis Mittelmotor-Rakete für Insassen mit den richtigen Maßen zum potentiellen Langstreckenläufer mutieren.

Dafür verantwortlich ist das vielseitige Magnetic-Ride-Fahrwerk, das per Knopfdruck sowohl harte Ritze mit direktem Einlenkverhalten, als auch entspanntes Cruisen – ähnlich einem A4 mit S-Line-Fahrwerk - zulässt. Tendenziell ist es weicher abgestimmt als das ebenfalls aufpreispflichtige und per Hand einstellbare Performance-Fahrwerk. Auch das zusätzliche Gewicht von 100 Kilogramm flößt dem Mittelmotor-Sportwagen mehr Sanftheit ein. Die doppelten Dreieckslenker sorgen dennoch für ein ambitioniertes Fahrverhalten, das den fast 1800 Kilogramm Gewicht einen schlanken Fuß macht. Damit ist der Spyder erwartungsgemäß mehr Freizeitmobil für schönes Wetter denn kompromissloser Sportwagen.

Bei 620 PS wird Zeit zu einer variablen Größe. Wer sich in 3,2 Sekunden auf Tempo 100 km/h katapultiert, nach knapp elf Sekunden schon 200 vom Tacho ablesen und dann weiter bis auf knapp 330 km/h spurten kann, erlebt eine neue Dimension des Autofahrens. Überholmanöver schüttelt sich der Zehnzylinder im Vorbeigehen aus dem Ärmel und jagt wie ein wilder Stier weit über 8500 Umdrehungen in der Minute hinweg. Wäre kein Drehzahlbegrenzer vorhanden, würde der Sahnemotor im Heck wohl bis in die Unendlichkeit weiter drehen. Dabei hält das Stoffverdeck sogar noch wirkungsvoll Windgeräusche fern.

Hat den Fahrer das Fieber erfasst, ist ihm auch mit dem recht schweren Audi R8 Spyder ein gut kalibriertes Werkzeug in die Hände gelegt. Der Performance-Modus mit Sport-ESP, voll geöffneten Abgasklappen und erhöhtem Ansprechverhalten wird durch eine lineare Lenkübersetzung gekrönt, die den Mittelmotor-Sportwagen spielerisch durch die Kurven bugsiert. Der Allradantrieb mit variabler Drehmomentverteilung sorgt auch bei starken Bodenwellen noch für hohe Stabilität und Traktion. Ein plötzliches Abschmieren hat die Entwicklungsabteilung in Neckarsulm damit von vorn herein ausgeschlossen. Allenfalls ein leichtes Tänzeln lässt sich aus dem Aufbau herauskitzeln, der – je nach Reifendruck – auch hintenrum Bewegung zulässt.

Das Gewicht limitiert den Fahrspaß auf ein Niveau das freilich hinter reinen Supersportwagen aus dem englischen Wokin zurückbleiben lässt. So dringt der Fahrer in die kritischen Bereiche eher selten vor und wähnt sich vom Fahrverhalten her in einem Allrounder, bei dem der Fahrer sich zwischen Cruisen und harter Gangart entscheiden kann. Für die Rennstrecke ist der R8 Spyder nicht gedacht. Stattdessen findet er durch den tollen Klang, die interessante Optik und das Schauspiel mit dem elektrischen Dach immer einen Weg auch auf der öffentlichen Straße zu begeistern.

Wer klettern kann, nicht zu groß ist, sein Gepäck gern per Post schickt und ein riesiges Portemonnaie besitzt, der darf beim Audi R8 Spyder zugreifen. Fast 233.000 Euro kostet unser Testwagen, der bei der Ausstattung sogar noch ein paar Wünsche offen lässt. Davon schlagen sich bereits 213.000 Euro auf den Grundpreis des R8 Spyder V10 Performance Quattro nieder. Mit 3530 Euro für das Laserlicht vorne, 1800 Euro für das

Magnetic-Ride-Fahrwerk (Empfehlung: Das manuell einstellbare Performance-Fahrwerk), 1400 Euro für die Dynamiklenkung und aberwitzige 3080 Euro Aufpreis für die Nappalederausstattung lässt sich Audi seine Leistungen versilbern. Stellt man den Grundpreis von 220.000 Euro des Lamborghini Huracan Spyder AWD entgegen, dürften sich interessierte Käufer wohl nächtelang die Haare raufen. (ampnet/deg)

Daten Audi R8 Spyder 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: 3,2 Sek.
Testverbrauch „Comfort“: 12 Liter SP
Testverbrauch „Performance“: 22 Liter SP
Realverbrauch: 17 Liter SP
Leergewicht: 1770 kg
Kofferraumvolumen: 110 Liter
Basispreis: 213.000 Euro
Testwagenpreis: ca. 233.000 Euro

Bilder zum Artikel



Audi R8 Spyder V10 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



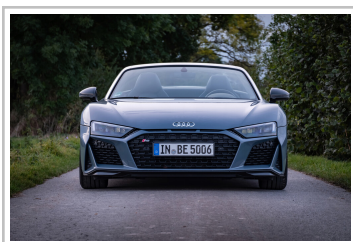
Audi R8 Spyder V10 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Spyder V10 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Spyder V10 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Spyder V10 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Spyder V10 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Spyder V10 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Spyder V10 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Spyder V10 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Spyder V10 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



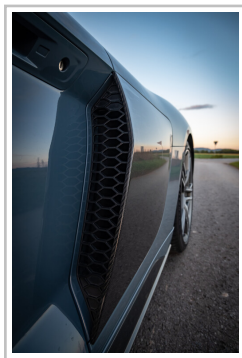
Audi R8 Spyder V10 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Spyder V10 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi R8 Spyder V10 Performance.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert
