
Praxistest Audi R8 V10 Spyder: Rettet die Dinosaurier!

Von Axel F. Busse, cen

Man sieht ihn nicht auf dem Baumarkt-Parkplatz und auch vor dem Familienhotel ist er eher selten anzutreffen. Er ist eng, laut und sündhaft teuer. Dennoch gehört der Audi R8 V10 Spyder zu den faszinierendsten Automobilen aus deutscher Produktion.

Seit der Audi-Hauptversammlung 2019 befindet sich der offene Zweisitzer mit dem kernigen Zehnzylinder auf Abschiedstournee. Die zweite Generation des 2006 vorgestellten Supersportwagens werde keinen Nachfolger bekommen, wurde seinerzeit dort mitgeteilt. Die Fokussierung der Marke auf Elektromobilität biete keinen Raum für Weiterentwicklung. Und, mal ganz ehrlich: 5,2 Liter Hubraum und eine Spitzenleistung von fast einem halben Megawatt muten heute an wie ein Dinosaurier im Streichelzoo.

Wer aber den 1,24 Meter flachen Allradler per se als Klima-Schädling brandmarken will, dem sei vorgerechnet: Millionen überjähriger Kleinwagen stoßen hierzulande garantiert mehr Abgase aus, als die 463 Exemplare R8, die 2021 in Deutschland neu zugelassen wurden. Und die Deutschen schätzen die Neckarsulmer Krawallbüchse wie kaum eine andere Nation. Fast ein Drittel der Gesamtproduktion bleibt im Lande, weitere 30 Prozent gehen nach Nordamerika. Also dorthin, wo man selten mehr als 55 Meilen (88 km/h) fahren darf.

Das ist deutlich weniger als ein Drittel dessen, was der R8 Spyder kann. Und bei Tempo 250 wird er eigentlich erst so richtig wach. Da schaltet bei Vollgas das S-Tronic-Getriebe im Sportmodus in den sechsten Gang. Zum Informationsangebot des digitalen Cockpits gehört neuerdings eine Leistungs- und Drehmoment-Anzeige, die Insassen mit irrelevanten Daten erfreut: Bei 200 km/h Dauertempo werden 15 Prozent Leistung und 30 Prozent Drehmoment abgerufen. Die Tachoabweichung ist auch bei hohem Tempo erstaunlich gering. Bei 322 km/h auf der Uhr lagen laut GPS-Messung effektiv 313 km/h an.

Wie das sprichwörtliche Brett klebt der R8 auf der linken Spur und der Fahrer schickt ein Stoßgebet, dass die Limousine am Horizont brav rechts bleibe. Die Auspuffklappen sind geöffnet, der Donnergroll aus den Endrohren mit 20 Zentimetern Durchmesser sorgt im Innenraum für ein Getöse jenseits von 80 Dezibel. Das sollte man mögen, denn es kann nahezu bei jedem Tempo entfacht werden, unabhängig davon, ob der „Sportsound“ per Tastendruck am Lenkrad aktiviert ist.

Der Spyder ist ein echter Hingucker, seit dem Facelift 2019 mit weiter geschärfter Optik an Scheinwerfern und Single-Frame-Grill. An der Tankstelle werden ringsum schon mal die Fotohandys gezückt. Aber er hat gegenüber dem Coupé einen schwerwiegenden Nachteil: Er verwehrt den Neugierigen die Sicht in die Motorvitrine, denn die geschlossene Version wölbt eine große Scheibe über die glänzend schimmernde Technikskulptur, die Kraft und Herrlichkeit vom Feinsten symbolisiert. Nicht einmal, wenn das Verdeck öffnet (gemessene 20,3 Sekunden) oder schließt (19,8 Sek.) ist ein Blick auf den Zehnzylinder zu erhaschen. Bis 50 km/h lässt sich die Haube auch während der Fahrt betätigen.

Anstelle des Mechanik-Panoramas hinter Glas bietet der Spyder für die „Kleinigkeit“ von mindestens 214.500 Euro anderes Vergnügen: Wald- und Wiesendüfte beim entspannten Gleiten (und mit gezügelter Akustik) auf Landstraßen zu erleben oder sturmtost seine Qualitäten als Frisurenkiller auszutesten. Der Reiz, kein Dach über dem Kopf zu haben, ist größer als man denkt. Die versenkbare Scheibe hinter den Kopfstützen kann man getrost in Ruhestellung belassen, denn irgendwo zieht es immer ein bisschen. Das gehört

zum Cabriofahren einfach dazu.

Die Kabine hat etwas von Neopren-Anzug. Fast hauteng geschnitten lässt sie von Türverkleidung bis zu gegenüberliegenden Seite 1,40 Meter Platz, beim Parken sollte man darauf achten, dass die ausladenden Türen genug „Luft“ haben. Idealerweise sind Fahrer oder Fahrerin nicht größer als 1,75 Meter. Andernfalls sind die Beine mehr als üblich angewinkelt, und die Entfernung vom Airbag-Deckel des Lenkrades bis zur Oberfläche der Sitzlehne beträgt ohnehin nur 75 Zentimeter.

Wie bei Audi üblich, kann der Preis einer kostspieligen Mobilitätshilfe durch diverse Sonderwünsche noch erheblich gesteigert werden. Keinesfalls verzichten sollte man auf das Magnetic-Ride-Fahrwerk (plus 2900 Euro), das dem ohnehin sehr traktionssicheren Allradantrieb auch noch Fahrmodi wie „snow“, „wet“ und „dry“ beigebracht hat. Als Detektor für die Güte des Straßenbelags ist der R8 unerreichbar, aber was erwartet man anderes als von einem Supersportwagen mit Gummiwalzen im 30er-Querschnitt auf 20-Zoll-Felgen? Die Einparkhilfe nebst Rückfahrkamera (620 Euro) ist ebenfalls dringend zu empfehlen, denn insbesondere bei geschlossenem Verdeck tendiert die Sicht nach hinten gegen Null.

Ob die Dynamiklenkung (1400 Euro) ein Muss oder Liebhaberei ist, kann wohl nur ein direkter Vergleich klären. Der Testwagen hatte sie, reagierte auf spontane Richtungsänderung unmittelbar und präzise, während die Lenkunterstützung beim Rangieren ruhig etwas größer sein könnte. Noch ein paar Worte zum Verbrauch: Bei einem vom Hersteller angegebenen Durchschnittswert von 13,8 Litern je 100 km mag sich die Öko-Fraktion mit Grausen abwenden und nicht erfahren wollen, dass der gewaltige Saugmotor den Sprit sehr effizient verbrennt. Trotz gelegentlicher Ausflüge in den Hochgeschwindigkeitsbereich und einem Kurzstreckenanteil von ca. 35 Prozent errechnete der Bordcomputer einen Testverbrauch von nicht mehr als 14,2 Litern. Chapeau!

Fazit: Ungehobelt vorlaut, herrlich unvernuünftig, berückend kraftvoll und so praktisch wie ein Rucksack ohne Reißverschluss: Wohl gerade, weil ihm so vieles fehlt, was einen normalen Pkw ausmacht, berauscht der Audi R8 Spyder die Sinne seiner Insassen. Er gehört heute zu den Dinosauriern der Automobilwelt und mancher wird wünschen, dass der Meteoriteneinschlag von EU-Regularien ihn verschonen möge. Wer über die finanziellen Möglichkeiten verfügt, sich solch ein Spaßmobil zuzulegen, weiß eines genau – nun braucht er noch ein Auto. Für die praktischen Dinge des Lebens. (Axel F. Busse, cen)

Daten Audi R8 V10 Spyder

Länge x Breite x Höhe (m): 4,43 x 1,94 x 1,24
Radstand (m): 2,65
Antrieb: V10-Benziner, 5204 ccm, Direkteinspritzung, Allrad
Leistung: 620 PS (456 kW) bei 8000 U/min
Max. Drehmoment: 580 Nm bei 6600 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 329 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,2 Sek.
WLTP-Verbrauch: 13,8 Liter
Testverbrauch: 14,2 Liter
Tankinhalt: 80 Liter
Leergewicht des Testwagens: 1760 kg
Kofferraumvolumen: 112 Liter
Basispreis: 214.500 Euro
Testwagenpreis: 232.470 Euro

Bilder zum Artikel



Audi R8 V10 Spyder.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Audi R8 V10 Spyder.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Audi R8 V10 Spyder.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Audi R8 V10 Spyder.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Audi R8 V10 Spyder.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Audi R8 V10 Spyder.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Audi R8 V10 Spyder.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Audi R8 V10 Spyder.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Audi R8 V10 Spyder.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Audi R8 V10 Spyder.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse
