
Vorstellung Audi R8 V10 Quattro: Mehr Power – weniger Backfire

Vielleicht ist es nur eine Legende, aber Franz-Josef Paefgen soll einst dem Einspritzer das Blubbern und Patschen durch Rückzündung (Backfire) beim Schubbetrieb beigebracht haben, dass Sportwagenfahrer von den Saugermotoren gewohnt sind. So sollten auch moderne Motoren auf nichts verzichten müssen. Jetzt müssen sie es sogar beim Sauger. Denn die Vorschriften sind so. Beim neuen Jahrgang des Audi R8 V10 Quattro, der ab 2019 ausgeliefert werden soll, darf es kein Blubbern oder Patschen als akustischen Beweis der ungestümen Kraft ihrer Autos mehr geben. Dafür gibt es mehr Power.

Beim Basis-V10 5.2 FSI wachsen die Leistung um 30 PS auf 540 PS (397 kW) und das maximale Drehmoment um zehn Newtonmeter (Nm) auf 550 Nm bei 6500 Umdrehungen pro Minute (U/min). Damit beschleunigt der Audi R8 V10 Quattro in 3,4 Sekunden (Coupé) beziehungsweise 3,5 Sekunden (Spyder) von 0 auf 100 km/h und weiter bis 324 (322) km/h Höchstgeschwindigkeit. Beide V10-Sauger mit 5,2 Litern Hubraum erhalten einen Partikelfilter.

Im Audi R8 V10 Performance Quattro leistet der Motor jetzt 10 PS mehr – 620 PS (456 kW) – und das Drehmoment steigt von 560 Nm auf 580 Nm. Der Zuwachs resultiert hier vor allem aus einem optimierten Ventiltrieb mit Komponenten aus Titan. Das Coupé sprintet in 3,1 Sekunden auf Landstraßentempo, der Spyder braucht dafür 3,2 Sekunden. Der Vortrieb endet erst bei 331 (329) km/h.

Die Modifikationen am Fahrwerk sollen für noch mehr Stabilität und Präzision sorgen. Die Dynamiklenkung (optional) und die elektromechanische Servolenkung wurden neu abgestimmt. Lenkansprache, Übergänge zwischen den einzelnen Fahrmodi sowie die Rückmeldung des Fahrbahnzustands sollen im gesamten Geschwindigkeitsbereich noch präziser agieren. Außerdem wurden die Profile des Fahrdynamiksystems Audi Drive Select („comfort“, „auto“, „dynamic“ und „individual“) schärfer voneinander getrennt. Beim Performance Quattro kommen mit dem Performance-Modus die drei zusätzlichen Programme „dry“, „wet“ und „snow“ hinzu. Sie passen fahrdynamische Parameter an den Reibwert der Straße an. Die weiterentwickelte Elektronische Stabilisierungskontrolle (ESC) bremst den Performance aus 100 km/h bis zu 1,5 Meter früher in den Stillstand, aus 200 km/h bis zu fünf Meter.

Ab Werk steht der R8 auf 19 Zoll-Rädern, optional auf 20 Zoll-Rädern im Fünf-V-Dynamik-Design mit neuen Sommer- und Sportreifen von Michelin, die mehr Präzision im Handling vermitteln. Für die Stahlscheiben der serienmäßigen Bremsanlage liefert Audi anstelle der schwarz lackierten Sättel auf Wunsch rote. Bei den Keramikbremsen sind sie generell in Grau oder Rot ausgeführt. Der Stabilisator an der Vorderachse besteht auf Wunsch aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) und Aluminium, was sein Gewicht um etwa zwei Kilogramm verringert.

Die Designer haben es auch beim neuen Jahrgang wieder geschafft, die mittlerweile ikonische Gestalt des R8 noch einmal spitzer und straffer zu gestalten. Der Singleframe-Grill ist noch breiter und flacher geworden. Stege teilen die großen Lufteinlässe, flache Schlitze in der Fronthaube erinnern an den Ur-Quattro. Der neue Frontsplitter ist breiter geworden. Seine Linie setzt sich über die Seitenschweller und den Diffusor am Heck fort. Diese Linie soll das sprichwörtliche Brett symbolisieren, auf dem der R8 in der Kurve liegt. Das Luftauslassgitter läuft über die volle Breite, der Diffusor ist weiter nach oben gezogen.

Dies lässt den R8 noch breiter wirken.

Drei Exterieurpakete setzen am Frontsplitter, den Schwellerleisten und am Diffusor unterschiedliche Akzente. Der neue Look schließt auch das Interieur des Audi R8 ein. Über das Programm von Audi Exclusive hat der Kunde die Möglichkeit, seinen Audi R8 in vielen Details zu individualisieren – sowohl im Exterieur als auch im Interieur. Die Handarbeit in der Manufaktur der Audi-Sport GmbH in den Böllinger Höfen (Heilbronn) eröffnet ein weites Spektrum an Möglichkeiten. Auf 30 000 Quadratmetern Produktionsfläche arbeiten hier bis zu 500 Mitarbeiter. Die fertigen parallel zu den Serienmodellen auch den R8 LMS GT4. Dies setzt einen permanenten Technologietransfer aus dem Motorsport voraus.
(ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Audi R8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



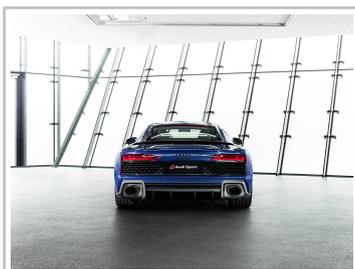
Audi R8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 Spyder.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 Spyder.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



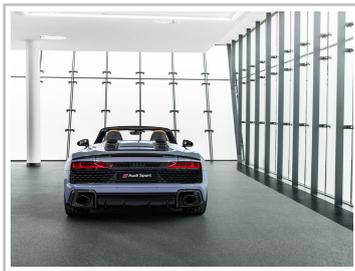
Audi R8 Spyder.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 Spyder.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 Spyder.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 Spyder.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



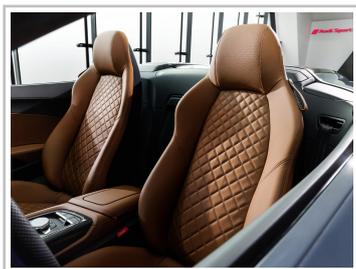
Audi R8 Spyder.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 Spyder.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 Spyder.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 Spyder.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 (hinten) und R8 Spyder.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
