
Im R8 gehen 540 PS auf die Hinterachse

Audi wird den Heckantrieb in den R8 einziehen lassen. Der Mittelmotor-Sportwagen soll künftig auch als RWD-Variante mit 540 PS als Coupé und Spyder erhältlich sein. Er bekommt die gleichen Neuerungen wie die Quattro-Modelle. Zeitgleich ist in Neckarsulm auch der optimierte R8 LMS GT4 startbereit. Der Kundensport-Renner soll nun noch feinere Abstufungen bei der Abstimmung bieten.

Die RWD-Variante des R8 wird wie seine Quattro-Brüder mit einem breiteren und flacheren Singleframe-Grill und Schlitz in der Fronthaube angeboten. Die Lufteinlässe, der Fronstsplitter und das Luftauslassgitter am Heck sind breiter als zuvor. Der Diffusor wurde weiter nach oben gezogen. Der Luftfilter liegt im Motorraum unter einer neuen Abdeckung, die wahlweise auch in Carbon ausgeführt wird. Die Sideblades machen die RWD-Variante nach außen kenntlich. Die obere Blende wird serienmäßig in Mythoschwarz ausgeführt, die untere in Wagenfarbe. Als Alternative stehen das Optikpaket Carbon und, für den Spyder, ein Paket in Schwarz zur Verfügung. Auf der Beifahrerseite steht „RWD“ auf dem Armaturenbrett.

Der 5.2-FSI-Motor leistet 540 PS, bei 6.500 U/min stehen 540 Newtonmeter Drehmoment zur Verfügung, die über eine Sieben-Gang-S-Tronic und ein mechanisches Sperrdifferential auf die Hinterräder gelangen. Das R8 V10 RWD Coupé katapultiert sich und den Fahrer in 3,7 Sekunden von null auf 100 km/h, bei 320 km/h endet der Vortrieb. Der Spyder ist mit 3,8 Sekunden für den Standardsprint und 318 km/h Höchstgeschwindigkeit marginal langsamer.

Wenn im ESC der Sportmodus aktiviert ist, erlauben das Fahrwerkssetup und die Regelsysteme kontrollierte Drifts. Die direkt übersetzte Servolenkung vermittelt intensiven Kontakt zur Fahrbahn. Serienmäßig rollt der Audi R8 V10 RWD auf schwarzen 19 Zoll-Schmiederädern und Reifen in den Formaten 245/35 vorn und 295/35 hinten. 20-Zoll-Räder sind ebenso erhältlich wie Sportreifen.

Die Achslastverteilung beträgt 40:60. Das Coupé wiegt (leer ohne Fahrer) 1595 Kilogramm – der Entfall von Kardanwelle, Quattro-Lamellenkupplung und Vorderachsdifferential macht den R8 V10 RWD im Vergleich zum R8-Quattro-Modell um zirka 65 Kilogramm leichter. Der Spyder ist mit 1695 Kilogramm 55 Kilogramm leichter als der R8 Spyder V10 Quattro. Der R8 V10 RWD entsteht in der Manufaktur „Böllinger Höfe“ am Audi-Standort Neckarsulm. Der heckgetriebene Hochleistungssportwagen startet Anfang 2020 auf den europäischen Märkten, in Deutschland beträgt der Grundpreis für das Coupé 144 000 Euro. Der Spyder startet bei 157 000 Euro.

Der GT4-Rennwagen R8 LMS ist ausschließlich für Privatfahrer bestimmt. Ein 5,2-Liter-V10-Aggregat, das Reglement-bedingt bis zu 495 PS leistet, treibt den Rennwagen über ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an. Das ABS-Bremssystem und die Traktionskontrolle TC sind erstmals fein regulierbar. Die Programmkennlinien ermöglichen jeweils acht unterschiedliche Einstellungen, die der Fahrer individuell schalten kann, abhängig beispielsweise von Wetter, Streckenbeschaffenheit und Reifenhaftung im Rennbetrieb.

Dazu erhält der Audi R8 LMS GT4 das Lenkrad der GT2-Rennversion. Die beiden Drehschalter für ABS und TC befinden sich zentral im Lenkrad direkt im Sichtbereich. Da im GT4-Sport in den meisten Rennserien Fahrerwechsel vorgeschrieben sind, lassen sich leicht und fehlerfrei vor und nach dem Boxenstopp individuelle Präferenzen abrufen. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel



Audi R8 5.2 FSI Coupé und R8 LMS GT4 (von links).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 5.2 FSI Coupé RWD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 5.2 FSI Coupé RWD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 5.2 FSI Coupé RWD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 5.2 FSI Spyder RWD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 5.2 FSI Spyder RWD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi R8 5.2 FSI Spyder RWD.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi