



Audi R8 Spyder V10 quattro S tronic

Zweitüriger Roadster der Oberklasse
(386 kW / 525 PS)

Der Ingolstädter Supersportwagen sorgt auch nach rund sechs Jahren Bauzeit für ungemeines Aufsehen. Kein Wunder, gehört der Audi R8 trotz der bereits über 20.000 produzierten Fahrzeuge nicht zum alltäglichen Straßenbild. Mit dem aktuellen Facelift wurde der R8 optisch dezent aufgefrischt, ohne aber den Vorgänger alt aussehen zu lassen. Auch technisch wurde der R8 renoviert: Wichtigste Neuerung stellt das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe dar, das schneller und harmonischer schaltet als die alte R-Tronic. Der Audi R8 Spyder ist ein Sportwagen der Superlative. Die 525 PS sorgen für extreme Fahrleistungen und einen Auspuffsound, der Gänsehaut verursacht. Gemütlich mit offenem Verdeck dahingleiten macht mit dem Spyder genauso Spaß wie flotte Kurvenhatz. Um den Grenzbereich auszutesten, ist eine Rennstrecke aber dringend zu empfehlen. Im normalen Straßenverkehr haben weder die sehr hohen Kurvengeschwindigkeiten noch die Höchstgeschwindigkeit von 311 km/h was zu suchen. Abgesehen vom Fahrspaß gibt es beim R8 kaum Positives zu berichten. Der Verbrauch fällt zu hoch aus, der Schadstoffausstoß ist nicht zeitgemäß und der Nutzwert des R8 Spyder tendiert gegen Null. Da wundert es nicht, dass das Preis-Leistungs-Verhältnis des 167.100 Euro teuren Supersportwagens alles andere als gut ist.

Karosserievarianten: Coupé. **Konkurrenten:** Ferrari F 458, Lamborghini Gallardo, Mercedes SLS-AMG.

- +** extreme Fahrleistungen, hervorragende Bremsen, exzellente Straßenlage
- sehr hoher Verbrauch, hoher Schadstoffausstoß, schlechte Rundumsicht, sehr teuer



ADAC-URTEIL

3,0 AUTOTEST

5,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

4,6 Familie

3,4 Stadtverkehr

3,5 Senioren

2,7 Langstrecke

5,1 Transport

1,0 Fahrspaß

4,2 Preis/Leistung

Verarbeitung

⊕ Der Premium-Sportwagen aus dem Hause Audi besticht durch eine hervorragend verarbeitete Karosserie und einen in allen Details auf Luxus getrimmten Innenraum. Das Interior des getesteten V10 Spyder ist serienmäßig mit feinstem Nappaleder ausgestattet. Neben den Sitzbezügen sind sogar das komplette Armaturenbrett sowie die Tür- und Seitenverkleidungen mit Leder bezogen. Wer an Luxus nicht genug bekommen kann, kann sich sogar den Kofferraum mit Alcantara auskleiden lassen. Neben sündhaft teuren Carbon-Anbauteilen an Front- und Heckstoßstange kann auch der beim Spyder kaum sichtbare V10-Heckmotor mit Echt-Carbon veredelt werden. Der Unterboden des R8 ist durchgehend glattflächig gestaltet und sogar im Bereich Motorbereich vollständig verkleidet, was der Aerodynamik zu gute kommt. Das sorgfältig gefertigte und dreifach isolierte Stoffverdeck lässt sich in rund 20 Sekunden vollelektrisch öffnen und schließen - und das sogar während der Fahrt bis ca. 50 km/h. Die auf Knopfdruck versenkbare Heckscheibe des R8 Spyder kann auch bei offenem Verdeck hochgefahren werden und dient dadurch als Windschott. Zugluft wird dadurch zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten. Wer es noch ein Stück zugfreier wünscht, kann auch das im Kofferraum untergebrachte Windschott hinter den Sitzen montieren. Die Montage des Windschotts gestaltet sich recht einfach, jedoch mag das abstehende Windschott nicht so ganz zur eleganten Linie des Supersportwagens passen.

⊖ Der Tankdeckel kann nur über einen Taster im Innenraum entriegelt werden und ist nicht in die Zentralverriegelung mit eingebunden. Es gibt keinen Fehlbetankungsschutz, welcher verhindern würde, dass man versehentlich Diesel anstatt Benzin in den Tank schüttet. Die breiten Türschweller sind kaum gegen Verschmutzung geschützt, immerhin sind Schweller Schutzleisten verbaut (auf Wunsch ebenfalls in Carbon), welche den Lack beim Ein- und Aussteigen vor Kratzern schützen. Gänzlich ungeschützt sind dagegen die langen und voluminösen Türen. Passt man nicht auf, kann man sich schnell den Lack beschädigen, da es wie auch an den Stoßstangen keinen Schutzleisten gibt.

Alltagstauglichkeit

⊖ Um die Alltagstauglichkeit des R8 Spyder ist es schlecht bestellt. Er bietet nur zwei Sitzplätze und kann vor allem aufgrund der schlechten Transporteigenschaften im Alltag nicht punkten. Auch die Reichweite fällt allenfalls zufriedenstellend aus. Der Tank fasst zwar stolze 80 l, doch aufgrund des hohen Verbrauchs kommt man damit bei sparsamer Fahrweise trotzdem nur 650 km weit. Wer dem V10 die Sporen gibt, muss deutlich öfters die Tankstelle besuchen. Im Falle einer Reifenpanne gibt es lediglich eine Reifenreparaturset, welches sich schnell als unwirksam erweisen kann. Bordwerkzeug findet man ebenso unter dem Gepäckraumboden wie den ohne Mehrpreis erhältlichen Wagenheber.

Sicht

Vor allem aufgrund der sehr tiefen Sitzposition und der kleinen Fensterflächen ist der Audi R8 Spyder alles andere als übersichtlich. Weder die Front, noch das Heck lassen sich besonders gut abschätzen und auch das Verkehrsgeschehen hat man schlecht im Blick. Die optionalen Einparksensoren sowie die Rückfahrkamera erleichtern das Rangieren ungemein und sind deshalb dringend zu empfehlen.



Die Sicht ist aufgrund der tiefen Sitzposition, der kleinen Fensterflächen und des breiten Verdecks eingeschränkt.

Seit dem Facelift ist der R8 immer serienmäßig mit hellen Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, welche für eine gute bis zufriedenstellende Fahrbahnausleuchtung sorgen. Vor allem aufgrund der geringen Einbauhöhe der Scheinwerfer kann das Licht aber bei der Reichweite nicht ganz überzeugen. Während separates Abbiegelicht den seitlichen Bereich beim Abbiegen ausleuchtet, sucht man dynamisches Kurvenlicht vergebens. In den Außenspiegeln hat man einen zufriedenstellenden Blick auf den nachfolgenden Verkehr, der linke Außenspiegel ist mit einem asphärischen versehen, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden.

+ Neben dem Innenspiegel blenden auch die beiden Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab (Serie beim V10 Spyder). Gegen Aufpreis ist ein Fernlichtassistent erhältlich, der das Fernlicht über eine Kamera im Bereich des Rückspiegels steuert und selbstständig ein- und ausschaltet.

- Extrem schlecht schneidet der Sportwagen bei der Rundumsichtmessung ab. Nach hinten sieht man bei geschlossenem Verdeck so gut wie nichts. Aber auch die breiten und sehr nah am Kopf verlaufenden A-Säulen stören beim Abbiegen enorm. Die Sicht im Innenspiegel ist aufgrund der kleinen Heckscheibe stark eingeschränkt.

3,4 Ein-/Ausstieg

Der R8 kann mittels Fernbedienung ver- und entriegelt werden, ein schlüsselloses Zugangssystem ist aber nicht erhältlich. Mit der Fernbedienung lassen sich auch die Scheiben öffnen und schließen. Das Öffnen oder Schließen des Verdecks ist aber nicht möglich.

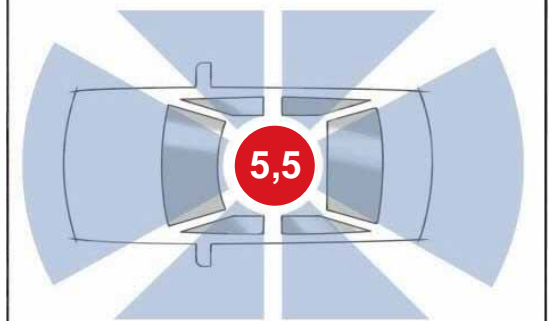
+ Die Türaufhalter sind stark genug dimensioniert, um die langen Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Nach dem Abschließen bleiben die Scheinwerfer noch eine gewisse Zeit eingeschaltet und beleuchten bei Dunkelheit das Fahrzeugumfeld.

- Durch den sehr breiten Schweller, die tiefe Sitzposition und die flach verlaufenden A-Säulen steigt man sehr unbequem ein und aus. Steht man in einer engen Parklücke, stört die besonders breite und ausladende Tür beim Zustieg.

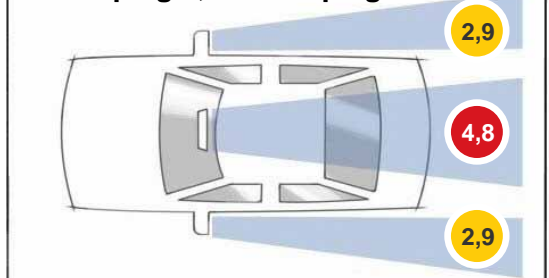
5,5 Kofferraum-Volumen*

- Beim Kofferraumvolumen kann der Super-Sportwagen nicht punkten. Lediglich vorne findet man einen kleinen Gepäckraum, in welchen rund 90 l passen. Mehr als eine handelsübliche Getränkekiste passt nicht ins Fahrzeug.

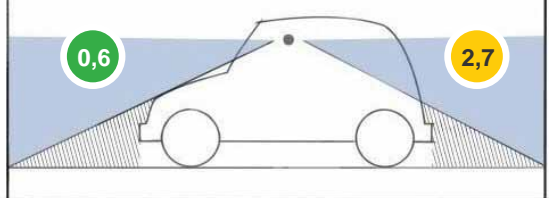
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Lediglich 90l Gepäck fasst der Kofferraum in der Fahrzeugfront.

3,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Das Öffnen der Kofferraumklappe funktioniert einfach. Schwenkt man sie nach oben, so ist der kleine Kofferraum sehr gut zugänglich. Die Klappe kann per Taster im Schlüssel oder durch eine Taste im Innenraum entriegelt werden. Der flache Vorderbau sorgt für eine sehr niedrige Ladekante. Sie liegt nur 65 cm über der Fahrbahn. Jeder Bereich des kleinen Stauraums kann ohne Probleme erreicht werden.
- Da der Kofferraum wie eine Wanne ausgebildet ist, müssen Gegenstände beim Ausladen rund 43 cm angehoben werden, damit die Ladekante überwunden werden kann. Das Kofferraumformat ist insgesamt kaum brauchbar, selbst für einen Trolley kann es da schon eng werden. Nicht umsonst bietet Audi ein maßgefertigtes Kofferset an, welches dann im Gepäckraum verstaut werden kann. Zum Schließen der Klappe ist kein Griff vorhanden, sie muss von außen zgedrückt werden.

5,0 Kofferraum-Variabilität

- Der kleine Gepäckraum ist weder variabel, noch findet man Ablagen oder ähnlich zum Unterbringen von kleinen Gegenständen.

3,2 INNENRAUM

2,4 Bedienung

- + Im engen Innenraum des R8 findet man sich schnell zurecht. Die wichtigsten Bedienelemente sind wie von anderen Audi-Modellen gewohnt gut erreichbar. Das Lenkrad ist in einem weiten Bereich in der Höhe und Länge einstellbar und lässt sich unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet und einwandfrei ablesbar. Die elektrischen Fensterheber besitzen Auf- und Abwärtsautomatik, der Einstellhebel für die Außenspiegel liegt günstig in der Tür. Ein Bordcomputer informiert über Verbrauch, Außentemperatur und Reichweite, zusätzlich ist für Einsätze auf der Rennstrecke ein Rundenzeiten-Zähler integriert. Das im V10 Spyder serienmäßige Navigationssystem plus lässt sich insgesamt einfach bedienen, gehört aber nicht der neuesten Generation an. Teilweise reagiert das System etwas träge auf Eingabebefehle und auch die Kartendarstellung wirkt nicht mehr brandaktuell.
- Nicht perfekt ist das Heizungsbedienteil angeordnet. Dieses befindet sich weit unten, wodurch der Fahrer stark seinen Blick von der Fahrbahn abwenden muss, um Einstellungen an der Heizung und Klimaanlage durchzuführen. Die Bedienung des Automatikwählhebels ist schlecht. Es gibt keine Parkstellung, zudem ist der Wechsel vom Automatikmodus in den manuellen Modus nicht klar verständlich. Dem R8 fehlt es insgesamt an brauchbaren Ablagen. Die Türfächer sind kaum nutzbar und das Handschuhfach ist sehr klein. Immerhin gibt es zwei Becherhalter in der Mittelkonsole, sowie zwei kleinere abschließbare Fächer an der Rückwand zwischen den Vordersitzen. Ein Ablagepaket mit Netzen an den Rückseiten der Vordersitze sowie einem Ablagefach unter den Sitzen gibt es gegen Aufpreis (nicht im Testwagen).



Die Bedienung geht leicht von der Hand, die Verarbeitung ist in der von Audi gewohnten, hohen Qualität.

3,9

Raumangebot*

Im engen Innenraum finden bei geschlossenem Verdeck nur Personen bis rund 1,85 m genügend Kopffreiheit vor. Die Beinfreiheit reicht ebenfalls nur für Personen bis maximal 1,90 m.

⊖ Durch die geringe Innenbreite, die wuchtige Mittelkonsole und die hohe Seitenlinie mit kleinen Fenstern fühlt man sich im R8 Spyder vor allem bei geschlossenem Verdeck sehr beengt.

5,0

Innenraum-Variabilität

⊖ Die Innenraum-Variabilität des zweisitzigen Roadsters ist sehr schlecht.

2,7

KOMFORT

3,1

Federung

Der Audi R8 Spyder ist als V10 serienmäßig mit dem adaptiven Fahrwerk "Audi magnetic ride" ausgestattet. Der Fahrer kann die Dämpferkräfte mittels Taste in der Mittelkonsole zwischen "Normal" und "Sport" wählen. Dass es sich beim R8 um einen reinrassigen Supersportwagen handelt, merkt man schon auf den ersten Metern. Selbst im Normalmodus werden Fahrbahnunebenheiten deutlich zu den Insassen durchgereicht und sorgen für ein direktes aber nicht besonders komfortables Fahrgefühl. Schaltet man in den Sport-Modus, werden die Dämpfer vollends gestrafft und man bekommt jede noch so kleine Unebenheit beinahe ungefiltert mitgeteilt. Im Alltagsbetrieb wird die kompromisslose Sport-Einstellung wohl selbst hartgesottene Sportwagen-Fans eine Spur zu übertrieben sein.

1,8

Sitze

Die serienmäßige unperforierte Vollederausstattung sorgt dafür, dass man im Sommer im Rückenbereich schnell zum Schwitzen neigt. Immerhin heizen sich die Sitze laut Audi nicht so schnell auf, wenn man mit offenen Verdeck in der prallen Sonne parkt. Eine spezielle Beschichtung der Sitzoberfläche soll dafür sorgen, dass die im Sonnenlicht enthaltene Infrarotstrahlung reflektiert wird und somit die Oberflächentemperatur um bis zu 20°C gesenkt werden kann.

⊕ Der R8 V10 Spyder ist serienmäßig mit elektrisch einstellbaren Sportsitzen ausgestattet. Die Sitze lassen sich sowohl in der Höhe, als auch in der Neigung einstellen. Personen unterschiedlicher Statur finden so schnell eine angenehme Sitzposition. Beide Sitze sind mit einer in der Intensität und Höhe einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Die Sportsitze bieten insgesamt einen guten Sitzkomfort. Die Sitzwangen sind recht stark ausgeprägt, was für einen guten Seitenhalt sorgt, und die Oberschenkel finden eine bequeme Auflage. Einzig die harten Sitzpolster stören bei längeren Fahrten.

⊖ Gegen Aufpreis sind auch R8-Schalensitze erhältlich, die aufgrund der dann wegfallenden Seitenairbags nicht zu empfehlen sind.

4,2

Innengeräusch

– Das Fahrgeräusch des R8 Spyder fällt hoch aus. Fährt man konstant mit 130 km/h, liegt der Geräuschpegel bereits bei sehr hohen 74,4 dB(A). Vor allem Windgeräusche, welche durch das Stoffverdeck kaum absorbiert werden, dominieren den Lärmpegel. Der Motor hält sich dagegen für einen Sportwagen akustisch überraschend zurück. Selbst wenn man beschleunigt hört man den großen V10-Heckmotor nur im Hintergrund. Anders sieht es aus, wenn man vorher den Sport-Knopf unterhalb des Schalthebels betätigt. Dann werden die Soundklappen der Abgasanlage geöffnet und der R8 entwickelt schon bei kleinsten Gaspedalbewegungen einen infernalischen Sound, der für Gänsehaut bei Insassen und Passanten sorgt. Die Krönung stellt dann das automatische Zwischengas dar, welches bei jedem Zug am Schaltpaddel die Drehzahl kurzzeitig hochschnellen lässt und den Schaltwunsch mit einem Donnerschlag-ähnlichen Knall unterstreicht.

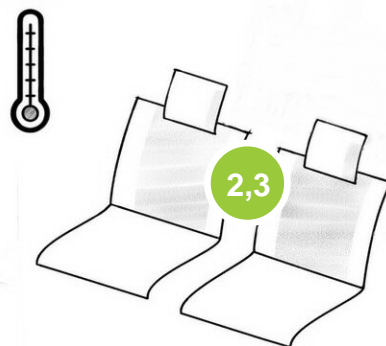
2,8

Klimatisierung

Der R8 wird serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgeliefert, welche schnell für angenehme Temperaturen sorgt. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur aber nur gemeinsam einstellen. Die Luftmengenverteilung erfolgt über vorgegebene Kombinationen. Eine individuelle Einstellung der Luft- und Temperaturverteilung ist nicht möglich. Der Automatikmodus der Klimaanlage funktioniert zufriedenstellend, die Intensität des Automatikprogramms ist aber nicht einstellbar.

+ Die Heizung des Spyder spricht bei kalten Temperaturen spontan an und sorgt schnell für angenehme Temperaturen im Innenraum. Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Außenluft.

Heizungsansprechen



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,1

MOTOR/ANTRIEB

0,6

Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen des R8 Spyder V10 gehören zur Superlative. 525 PS aus 5,2 l Hubraum schieben den 1,8 t schweren Supersportwagen vehement an. Den Sprint auf 100 km/h absolviert der R8 in nur 3,8 s (Herstellerangabe). Durch das Hochdrehzahlkonzept des V10 schiebt der R8 bei niedrigen Drehzahlen zwar ordentlich aber nicht brachial an. Erst wenn sich die Nadel des Drehzahlmessers dem roten Bereich nähert, entwickelt der Sportwagen seine volle Leistung, die dann seines gleichen sucht. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 311 km/h klingt beeindruckend, ist aber allenfalls etwas für die Rennstrecke.

1,0

Laufkultur

+ Die Laufkultur des Zehnzylinders ist tadellos. Weder Vibrationen noch störende Brummfrequenzen dringen bis zu den Insassen durch.

1,8

Schaltung

- ⊕ Das neu entwickelte Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic wechselt die Gänge weitgehend ruckfrei und ohne Zugkraftunterbrechung. Nicht ganz überzeugen kann der Automatik-Modus. Bei gemüthlicher Fahrweise werden die Gänge harmonisch und komfortabel geschaltet. Fordert man allerdings Leistung ab, reagiert die Automatik nervös und findet auch oft nicht sofort den richtigen Gang. Da macht der manuelle Modus deutlich mehr Spaß. Durch Zug am Schaltpaddel wird der Schaltwunsch in Sekundenbruchteilen umgesetzt und es bereitet wahre Freude, in Verbindung mit dem automatischen Zwischengas und dem krachenden Auspuffsound die Gänge herunterzuschalten. Anfahren klappt weitgehend problemlos, da die Kriechfunktion des Automatikgetriebes zwar spontan aber nicht ruckartig einsetzt.
- ⊖ Nicht ideal ist die Bedienlogik des Automatikwählhebels. Zum einen gibt es keine Taste zum Aktivieren der Parkstellung, zum anderen funktioniert der Wechsel zwischen Automatik-Modus und manuellem Modus nicht perfekt und man muss den Schalthebel oft mehrmals betätigen, um im gewünschten Modus zu landen.

1,0

Getriebeabstufung

- ⊕ Die Abstufungen der sieben Gänge passen hervorragend zum R8. Während die unteren Gänge gleichmäßig abgestuft sind und die Ganganschlüsse perfekt passen, ist der siebte Gang deutlich länger ausgelegt. Bei Konstantfahrt kann man dadurch mit möglichst niedrigen Drehzahlen fahren, ohne den Supersportwagen aber träge wirken zu lassen. Bei 130 km/h dreht der V10 mit moderaten 2.500 1/min.

1,4

FAHREIGENSCHAFTEN

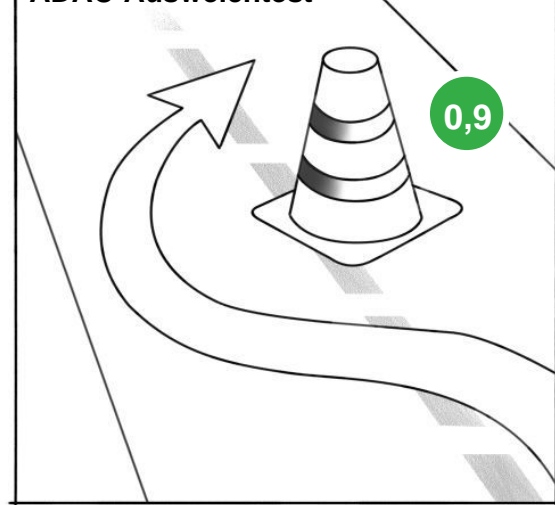
1,6

Fahrstabilität

Der R8 ist ein reinrassiger Supersportwagen, der extreme Kurvengeschwindigkeiten ermöglicht, im Grenzbereich aber vor allem für Normalfahrer nicht ganz unkritisch sein kann. Bei sehr hohen Geschwindigkeiten jenseits der 250 km/h wird die Vorderachse sehr leicht, was zwar nicht kritisch ist, aber hohe Konzentration des Fahrers fordert. Solch hohe Geschwindigkeiten gehören aber ohnehin allenfalls auf die Rennstrecke. Geht man im Grenzbereich schlagartig vom Gas, neigt der Sportwagen dazu, deutlich mit dem Heck einzudrehen. Das ESP greift zwar im Ernstfall stabilisierend ein, aber auch hier können unerfahrene Fahrer schnell überfordert sein.

- ⊕ Den ADAC Ausweichtest meistert der R8 Spyder mit Bravour. Fährt man mit der Standardgeschwindigkeit von 90 km/h, lässt sich der R8 mühelos und mit einem sehr neutralen Verhalten durch den Parcours lenken. Erst jenseits der 100 km/h wird der Fahrer etwas stärker gefordert und der Sportwagen drängt beim Gegenlenken leicht mit dem Heck nach. Insgesamt erreicht der R8 aber eines der bisher besten Ergebnisse im Ausweichtest. Dank des Allradantriebs ist die Traktion hervorragend. Im normalen Fahrbetrieb werden ca. 15 % des Antriebsmoments an die Vorderachse geleitet. Beginnen die Hinterräder die Haftung zu verlieren, wird blitzschnell das Antriebsmoment stärker auf die Vorderachse umgeleitet (maximal 30 %). An der Hinterachse arbeitet zudem ein mechanisches Sperrdifferenzial, welches für eine ausgewogene Kraftverteilung an der Hinterachse sorgt.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Die Achslastverteilung des Mittelmotor-Sportwagens liegt bei vorne 43% zu hinten 57%. Dadurch und durch den niedrigen Schwerpunkt zeigt das Fahrzeug selbst bei hohen Geschwindigkeiten ein weitgehend neutrales Kurvenverhalten. Fährt man eine Kurve zu schnell an, schiebt der R8 über alle vier Räder und das elektronische Stabilitätsprogramm greift unterstützend ein.

1,8 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage spontan an, ohne dabei nervös zu werden. Sie vermittelt dem Fahrer einen hervorragenden Fahrbahnkontakt und ermöglicht ein präzises Einlenken mit guter Rückmeldung. Der Wendekreis fällt für einen Sportwagen mit 11,8 m erstaunlich gering aus.

⊖ Nicht ideal ist der Kraftaufwand, den man beim Rangieren im Stand am Lenkrad aufbringen muss. Etwas geringe Lenkkräfte wären im Stand sicher nicht verkehrt, vor allem da die Lenkung bei höheren Lenkwinkeln erstaunlich indirekt ausgelegt ist und man entsprechend viel kurbeln muss. Um das Lenkrad von Anschlag zu Anschlag zu drehen, sind über drei Lenkradumdrehungen notwendig.

0,8 Bremse

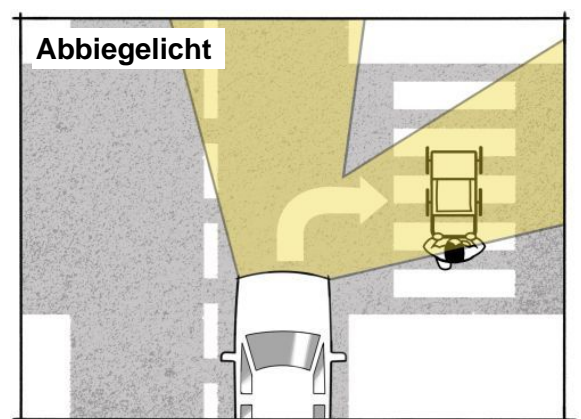
Optional gibt es für den R8 für stolze 8.820 Euro eine Keramikbremsanlage, welche speziell für die Rennstrecke konzipiert ist und selbst bei stärkster Beanspruchung in ihrer Wirkung nicht nachlässt. Im Alltagsbetrieb wird man sicher mit der normalen Bremsanlage gut zurecht kommen, weshalb man sich die knapp 9.000 Euro Aufpreis auch sparen kann.

⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h beträgt mit der Keramikbremsanlage lediglich 33,2 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessung, halbe Zuladung, Pirelli P Zero der Größe: vorne: 235/35 R19Y; hinten: 305/30 R19Y). Die extrem hitzeunempfindliche Hochleistungsbremsanlage zeigt ein erstklassiges Ansprechverhalten und keinerlei Ansatz zu Fading.

2,6 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der R8 ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Durch das Abbiegelicht wird der seitliche Bereich des Fahrzeugs beim Abbiegen besser ausgeleuchtet. Die Rückleuchten, komplett in LED-Technologie, sind vom nachfolgenden Verkehr besonders gut zu erkennen. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter und warnen so den nachfolgenden Verkehr. Zusätzlich wird im Stillstand die Warnblinkanlage aktiviert. Durch den neuartigen Wischblinker hinten, soll der Blinker noch deutlicher vom nachfolgenden Verkehr erkennbar sein. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Der Audi R8 ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags inklusive integriertem Kopfschutz ausgestattet. Damit sollte die Crashesicherheit des Sportwagens gut bis zufriedenstellend ausfallen. Gegen Aufpreis bietet Audi auch Schalensitze an - da dann die Seitenairbags entfallen, ist vom Kauf der R8 Schalensitze dringend abzuraten.

⊕ Die Kopfstützen der Seriensitze reichen in der Höhe für Personen bis 1,85 m und befinden sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls optimal wirken zu können. Für beide Sitze gibt es Anschnallerinnerer, welche die Insassen ermahnen, sich anzuschnallen. Im Falle eines Überschlags löst blitzschnell ein aktives Überroll-Schutzsystem hinter den Kopfstützen aus und verringert so das Verletzungsrisiko der Insassen.

⊖ Für den Verbandskasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierten Halterungen.

3,1 Kindersicherheit

Beim R8 kann bauartbedingt nur auf dem Beifahrersitz ein Kindersitz transportiert werden. Die Beifahrerairbags lassen sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren, dann dürfen auf dem Beifahrersitz alle Kindersitzklassen montiert werden. Dank Isofix-Befestigungen lassen sich auch Isofix-Kindersitze fixieren - die Isofix-Haken sind aber nur mit Einsteckhilfen erreichbar. Hohe Kindersitze (z.B. Concord X-Line) können aufgrund der flachen Dachlinie mit geschlossenem Verdeck kaum montiert werden, da der Kindersitz dann am Dach anstößt. Bei Wahl der R8 Schalensitze sollte beachtet werden, dass dann die Isofix-Befestigungen wegfallen.

⊕ Bauartbedingt kann im R8 nur ein Kindersitz montiert werden, auf dem Beifahrersitz mit Hilfe der Fahrzeuggurte sehr gut, einfach und lagestabil. Isofix-Befestigungspunkte sind serienmäßig vorhanden. Zur Montage eines rückwärtsgerichteten Kindersitzes ist der Beifahrerairbag mit dem Zündschlüssel abschaltbar.

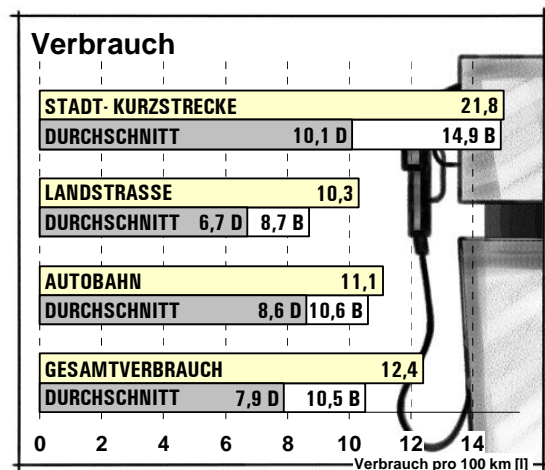
3,0 Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen sollte somit für Fußgänger moderat ausfallen. Da sich der Motor hinten befindet, gibt es vorne unter Haube kaum harte Teile, an denen sich Fußgänger bei einem Unfall schwer verletzen könnten.

4,8 UMWELT/ECOTEST

5,3 Verbrauch/CO2*

⊖ Beim Verbrauch kann der R8 V10 Spyder nicht punkten. Mit einem gemessenen Durchschnittsverbrauch von 12,4 l/100 km und einer CO2-Bilanz von 346 g/km erreicht der Sportwagen nur magere zwei Punkte im CO2-Kapitel. Vor allem innerorts ist der Verbrauch nicht zeitgemäß. Hier laufen pro 100 km rund 21,8 l SuperPlus durch die Brennräume. Außerorts sind es 10,3 l und auf der Autobahn bei moderater Fahrweise (maximal 130 km/h) rund 11,1 l/100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

4,2 Schadstoffe

– Der R8 Spyder mit Direkteinspritzung kann auch beim Schadstoffausstoß nicht überzeugen. Der Ausstoß an schädlichen Feinstaubpartikeln fällt ebenso viel zu hoch aus, wie der CO-Ausstoß nach dem Kaltstart. So reicht es auch in diesem Kapitel nur für magere 18 Punkte. In der Summe erreicht der Audi R8 V10 Spyder mit 21 Punkten gradeso noch einen Stern im ADAC EcoTest.

5,3 AUTOKOSTEN

5,5 Betriebskosten*

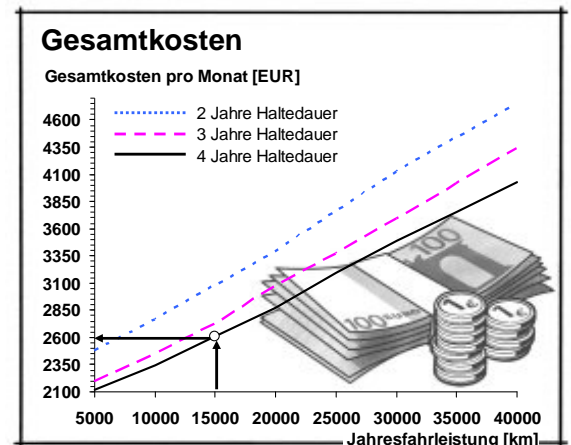
– Naturgemäß kann ein Sportwagen dieser Klasse in den Betriebskosten nicht punkten. Der sehr hohe Verbrauch an teurem SuperPlus-Kraftstoff sorgt für horrende Betriebskosten.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Hersteller dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Eine Steuerkette anstelle Zahnriemen macht einen oftmals teuren Wechsel überflüssig.

+ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Teure Werkstattstundenpreise sowie sehr hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern schließlich eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 2604 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,2 Wertstabilität*

Dem Ingolstädter Supersportwagen kann ein durchschnittlicher prozentualer Restwertverlauf während des vierjährigen Berechnungszeitraumes vorhergesagt werden.

5,5 Kosten für Anschaffung*

– Der Grundpreis des R8 V10 Spyder liegt bei unglaublichen 167.100 Euro. Damit reiht er sich auch preislich nahtlos in die Liga der Supersportwagen ein. Gegenüber der vergleichbaren V8-Variante liegt der Aufpreis für den V10 bei stolzen 37.000 Euro.

5,3

Fixkosten*

– Bei den Fixkosten kann der R8 ebenfalls kaum punkten. Neben den hohen Ausgaben für die KFZ-Steuer (506 Euro pro Jahr) gesellen sich extrem ungünstige Einstufungen in der Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 29; VK: 32). Da fällt es kaum noch ins Gewicht, dass die Haftpflichtversicherung auf sehr niedrigem Niveau liegt (KH: 17).

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

– Der teure Anschaffungspreis, die hohen Betriebs- und Fixkosten sowie die hohen Werkstatt- und Reifenkosten sorgen in der Summe für extreme monatliche Gesamtkosten. Wer über eine vierjährige Haltedauer rund 15.000 km pro Jahr fährt, muss mit absoluten monatlichen Kosten von 2.611 Euro kalkulieren.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	V8 quattro	V10 quattro S tronic
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	8/4163	10/5204
Leistung [kW (PS)]	316 (430)	386 (525)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	430/4500	530/6500
0-100 km/h[s]	4,5	3,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	300	311
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	14,4 SP	13,3 SP
CO2 [g/km]	337	310
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/30/29	16/31/29
Steuer pro Jahr [Euro]	538	506
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	2152	2604
Preis [Euro]	126.000	167.100

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

10-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	5204 ccm
Leistung	386 kW (525 PS)
bei	8000 U/min
Maximales Drehmoment	530 Nm
bei	6500 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/35R19ZR/295/30R19ZR
Reifengröße (Testwagen)	235/35R19Y/ 305/30R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8/11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	311 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (A.Gang)	2,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	13,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	12,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	21,8/10,3/11,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	310 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	346 g/km
Innengeräusch 130km/h	74,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4440/1904/1244 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1790 kg/255 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	90 l/90 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	-
Tankinhalt	80 l
Reichweite	645 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	309 Euro
Monatliche Werkstattkosten	179 Euro
Monatliche Fixkosten	236 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.880 Euro
Monatliche Gesamtkosten	2.604 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/31/29
Grundpreis	167.100 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (Audi Magnetic Ride)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten)	ab 780°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (inkl. Parksensoren)	1.540 Euro°
Sportbremsanlage (Keramikbremse)	8.820 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	270 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Schalensitze (Entfall Seitenairbag)	2.900 Euro

AUSSEN

Lackierung Metallic	Serie
---------------------	-------

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,7	Fahreigenschaften	1,4
Verarbeitung	1,6	Fahrstabilität	1,6
Alltagstauglichkeit	4,5	Lenkung*	1,8
Sicht	3,1	Bremse	0,8
Ein-/Ausstieg	3,4	Sicherheit	2,6
Kofferraum-Volumen*	5,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Kofferraum-Variabilität	5,0	Kindersicherheit	3,1
Innenraum	3,2	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	2,4	Umwelt/EcoTest	4,8
Raumangebot*	3,9	Verbrauch/CO2*	5,3
Innenraum-Variabilität	5,0	Schadstoffe	4,2
Komfort	2,7		
Federung	3,1		
Sitze	1,8		
Innengeräusch	4,2	AUTOKOSTEN	5,3
Klimatisierung	2,8	Betriebskosten*	5,5
Motor/Antrieb	1,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Fahrleistungen*	0,6	Wertstabilität*	3,2
Laufkultur	1,0	Kosten für Anschaffung*	5,5
Schaltung	1,8	Fixkosten*	5,3
Getriebeabstufung	1,0	Monatliche Gesamtkosten*	5,5

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen