



TEKNISK PRESENTATION I NR 2.07 EN
DJUPDYKNING UNDER SKALET PÅ AUDI R8 HITTAR DU
I AUTOMOBIL 2.07 (UTGIVNING 13 FEBRUARI).

→ **PROVKÖRNING**
AUDI R8



AUTOMOBIL

FLÅBUSE I ARMANIKOSTYM

ÅRETS HETASTE SPORTBILSNYHET? AUTOMOBIL
HAR SÖKT SVARET GENOM ATT PROVKÖRA NYA
AUDI R8 I TRAKTERNA RUNT LAS VEGAS.





FLÅBUSE I ARMANIKOSTYM

På bild ser Audi R8 klunsig ut. I verkligheten är den kompakt och förefaller ha hög densitet. En helt ny definition på hur superbilar kan se ut.

Det är mycket begärt att jag ska vara lugn och samlad just nu. Runt mig cirklar ett gäng Nascar-bilar på ovalbanan. De kör visserligen inte i fulltempo – kanske är det Richard Pettys Nascar-skola som drillar sina elever – men synen av bilarna och framför allt ljudet kan förvrida sinnet på vem som helst.

Det räcker inte. I luften precis ovanför över amerikanska flygvapnet roteflygning med ideliga starter och

landningar från flygfältet strax intill. Man behöver inte vara krigsivrare för att imponeras av tajningen och precisionen när planen smiter förbi på låg höjd tätt intill varann, eller i möten som åtminstone från marken ser halsbrytande ut.

OCH NU ÄR DET strax min tur att dra iväg på testslingan med Audis första riktiga sportbil, om vi inte räknar de mer hårdkokta versionerna av Ur-

Quattro. Ett övningsvarv och sex varv i fulltempo har jag på mig för att försöka uttröna vad Audi R8 går för den när pressas lite hårdare än vid landsvägskörning.

Läktarna på Las Vegas Motor Speedway reser sig som prickiga väggar och jag undrar hur det känns att stå här när det är tävlingshelg och fullsatt. När racebilarna snor runt som åskbollar. När

innerplanen myllrar av färgglada Nascar-team och hörselkäpor är ett måste för att inte trumhinnorna ska byta plats inne i skallen.

Framför allt undrar jag hur det skulle kännas att svarva runt ovalen i 301 km/h, den angivna toppfarten för Audi R8. Om jag skulle klara att närma mig kurvorna och inte ens överväga att lämna på gaspedalen. Men något svar kommer jag inte att få idag, och kanske är det lika

bra. Jag har redan problem att sortera intrycken, även personer med långt mycket mindre bensin i blodet skulle ha svårt att värja sig för den här totalupplevelsen.

Amerikanska racinganläggningar känns gladare och mer livfulla än europeiska till och med när de är nästan tomma, och nu står jag vid startlinjen



R8 väger närmare 1700 kg (söndagsmorgonvikt), men känns ändå nätt och lätt att hantera i böjarna.

och försöker samla ihop mig. På innerplanen vid Las Vegas Motor Speedway finns en kompakt racerbana av europeiskt snitt som används för bland annat motorcykeltävlingar.

AUDI HAR smalnat av kurvorna med koner för att hålla ned farten, lagt in chikaner på den korta raksträckan och



På utflykt i Nevada. Både långa och korta har lätt att hitta en bra körställning i R8.

skapat en inledande rak slalom. Växelådan i manuellt sportläge så att kugarna skjuter i snabbt och att jag – för det mesta – väljer växel själv. Höger paddel upp, vänster ned. Slalompartiet kräver inte mer än tvåan, sedan följer en nittio graders höger och en kort raksträcka innan det riktiga kurvpartiet med röda och vita kerbs inleds. I med trean och lagom mycket gas för inte löda ut bakvagnen i sladd, sikta rätt i böjarna och ös på!

BAKVAGNSSLADDAR är inte vad man förknippar med Audis bilar som för det mesta plogar sin väg genom tillvaron. Men varumärket »quattro« är tånjbart och till torsendiffen (i modellerna med längsmonterad frontmotor) och Haldexkoppling (i A3, S3 och TT) lägger vi nu viskokingen.

Audi R8 är i praktiken bakhjulsdriven med slavdrift till framhjulen. Bilen känns bakhjulsdriven, betar sig bakhjulsdrivet men - ett viktigt men - har god hjälp av framhjulen för att sidledes dra sig ur kurvorna. Principen är den samma som i Lamborghini Gallardo och Porsche 997 Carrera 4S.

För övrigt är det främst två saker som omedelbart slår en med Audi R8: den är mindre än man tror och hälften av utvecklingskostnaderna måste ha gått till motorljudet.

På bild ser R8 smått klunsig ut och det är svårt att få grepp om karossens kurvatur. I verkligheten är R8 19 mm kortare än Porsche 911 (997) och intrycket är att bilen är i gott fysiskt trim, helt utan bukfetma. Axelavståndet är i gengäld 300 mm (!) längre än hos Porsche 997, delvis en effekt av motorns placering (framför bakaxeln i stället för bakom) men även för att ge R8 en mer utsträckt karaktär.

Formen omdefinierar på många sätt hur en mittmotorbil i högsta divisionen kan se ut. Ingen spetsig, låg front utan en ganska trulig design som ändå känns vass tack vare de smala strålkastarna (först bland produktionsbilar med LED-halvljus, ett pärlband av små lampor som tindrar i mörkret och garanterat något som stylingfirmorna stressar för att apa efter). Grillen upplevs inte alls lika provokativ som på övriga Audi-bilar, sannolikt för att den



faktiskt är mindre och även tack vare de stora luftintagen under strålkastarna.

KAROSSENS PROFIL är heller inte lågt skarpskuren som vi är vana vid bland sportvagnar i högsta divisionen. Den lätt hukande hållningen med bulligt bakparti och tak som välver sig fram över bilen påminner vagt om tävlingsvagnarna från Auto-Union. De stora »bladen« bakom dörrarna är helt nya designelement och köparen kan välja



1. Ratten, knapparna och reglagen känns till stor del igen från Audis övriga sortiment, men helhetskänslan är ny. »Bågen« som löper från dörrsidan runt instrumentlådan till mittkonsolen är ett nytt grepp, kan fås i kolfiber eller pianosvart lackering..

2. Audi har vinnlagt sig om att R8 ska vara rymlig, åtminstone för människor. Bagageutrymme är det sämre ställt med. Stolarna är bekväma och komforten överlag hög, åtminstone med Magnetic Ride-fjädringen som fanns på Automobils provbil.

3. Sportstolarna är tillval och en snabb provsittning talar till deras fördel.

4. LED-belysning för halvljuset i form av pärlband i strålkastarens nederkant.

AUDI R8

Grundpris 1 050 000 kronor

MOTOR

4,2-liters V8, 420 hk vid 7 800 r/min, 430 Nm vid 4 500 r/min.

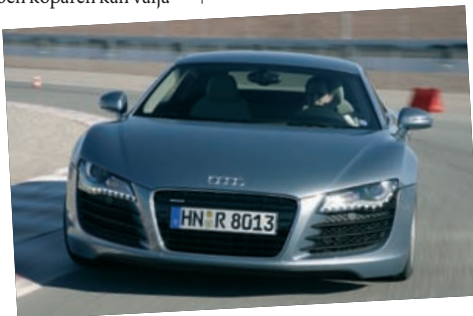
KRAFTÖVERFÖRING

Sexväxlad manuell alternativt sexväxlad R-tronic. Fyrhjulsdrift med viskoking.

FORMKURVA

(enligt tillverkaren)
0–100 km/h 4,6 sekunder
Toppfart 301 km/h

AUDI R8



R8 väger närmare 1700 kg (söndagsmorgonvikt), men känns ändå nått och lätt att hantera i böjarna.

FLÅBUSE I ARMANIKOSTYM

Om du tittar noga ser du Billy the Kid komma ridande nedför bergssidan.

»Ingen turbo eller kompressor, istället hyperventilerar maskinen fram 420 hästkrafter vid 7 800 r/min.«

mellan silverfärg och kolfiber.

Men det som verkligen signalerar sportbil är motorljudet. Alla förhandsrykten har talat om att R8 ska ha V10-motor, ingen högoddsare med tanke på att »familjebilarna« S6 och S8 redan har tiocylindrigt artilleri.

Audi har i stället valt att inleda sportbilseran med samma 4,2-liters V8 som i RS4 – och det är avgjort ingen nackdel för ljudupplevelsen! Motorn är modifierad med torrsumpsmörjning (för att bättre klara hård kurvtagning samt för att kunna sänka bilens tyngdpunkt) samt andra insugs- och avgassystem.

Dessutom ska karaktären ha »mappats om«, men det är svårt att märka.

I alla händelser: maskinen låter underbart i RS4 och i R8 är spjällen ännu öppnare.

MOTORLJUD ÄR inte längre något som bara »blir«, år 2007 är de akustiska upplevelserna i (och utanför!) en bil minst lika noggrant kalkylerade som karossens design. Ljudet må vara hur konstruerat det vill, R8-maskinen bubblar av livsglädje redan på tomgång och smattrar som en Ferrari-V8 när den får sträcka ut. Tio cylindrar är högsta

mode just nu, men de genererar snarare ett brusande ettrigt ljud än det varmhjärtade mullret från en varvig åtta.

Audi har i likhet med Mercedes gått ifrån överladdning (turbo eller kompressor) i de vassaste modellerna och i stället snurrat upp varvtalen för att nå önskade effektnivåer.

Det resulterar i motorer som förvisso lufsar på hyggligt redan från låga varvtal men som avgjort vill varvas hårt för att ge sitt yttersta. Istället för de lastbilsstarka turbo- och kompressormaskinerna (i Audi RS6 och Mercedes E55 AMG till exempel) är det här sportbilmotorer i sin prydno.

Men när kommer V10-motorn? »Några beslut om fler motoralternativ är inte fattade«, säger en motortekniker jag talar med vid hotellfrukosten. Han försöker se sannskyldig ut men lyckas halvdant.

»Det finns i alla fall plats för en större motor i bilen?« försöker jag. »Det var en slug fråga«, suckar motorteknikern, »men visst finns där plats för fler cylindrar«. Enough said. Audi och Volkswagen har dessutom en kompakt tolv (W12) i stallet, så möjligheterna är många.

DÄREMOT LYCKAS jag aldrig utröna när R8 TDI begär premiär – men en sådan är knappast heller någon högoddsare

med tanke på Audis dieselframgångar i Le Mans.

Den tajta banan på Las Vegas Motor Speedway tillåter inga högfartstester, men den ger en del andra intressanta upplevelser. Till exempel att Audi R8 känns förvånansvärt nätt och lätt trots att den faktiskt väger cirka 1700 kg. Det är enkelt uttryckt en väldig tur att bilens ram och kaross är gjorda av aluminium – annars hade R8 riskerat att bli ett riktigt bojsänke. Porsche 997 Turbo väger ungefär lika mycket trots att den är gjord av stål.

STYRNINGEN ÄR SKARP och det är barnsligt roligt att dänga in R8 i kurvorna. Dessutom funkar den manuella lådan med elektroniskt styrd sekventiell växling utmärkt för bankörning. Från fyran till tvåan inför en skarp böj – två duttar på vänstra paddeln, motorn ger automatisk mellangas och rätt växel smäller i på nolltid.

R-tronic kallar Audi den växellåda som i Lamborghini Gallardo heter E-gear. Konstruktionen är uppenbart anpassad för hård körning då växlarlarna skoningslöst ska panga i med minsta möjliga fördröjning.

Att såsa runt i vardagslunken med det normala växlingsprogrammet och automatfunktionen aktiverad känns inte lika sofistikerat – körningen blir lätt ryckig och det är som alltid med »automatkopplingar« svårt att modulera gaspådraget vid start från stillastående eller vid parkering.

Man kan filosofera över varför Audi inte valt den utomordentligt väl fungerande



Du vet att du är i USA när det måste upplysas om att det råder skjutförbud. De röda miljöerna till höger återfinns i Valley of Fire, naturreservat strax utanför Las Vegas.



FLÅBUSE I ARMANIKOSTYM



Konvojkörning för att inte i onödan reta lokalpolisens. Några djur att se upp för såg vi aldrig, inte ens minsta spindel.

erande DSG-lådan (dubbla kopplingar) till sin toppmodell. Möjligen klarar tekniken ännu inte de 430 Nm som V8-motorn pressar ur sig. Ett annat skäl kan vara ren samordning med Lamborghini – växellådorna är de facto de enda komponenter vi kunnat upptäcka som är gemensamma med Gallardo.

När den egentliga provkörningen är över får jag tillfälle att lägga två varv på testbanan med en manuell växlad R8 och hinner med några mil på landsväg.

Jag stärks i min tro: inget slår en manuell växellåda när det handlar om direktkontakt med bilens själsliv. I

synnerhet inte när lådan fungerar så väl som det här Gallardo-arvet. Slagen är förvisso långa, men såväl låda som koppling är mycket lättarbetade och det är busenkelt att träffa rätt med spaken i metallkulissen.

LANDSVÄGSKÖRNING i Nevada låter kanske som ideliga högfartsorgier (läs Anders Hanssons reportage »Flat Out i Nevada« i Automobil 1.07), men i praktiken är det omöjligt att testa R8:s totala kapacitet. Åtminstone om man inte vill tillbringa resten av dygnet med att titta en highway ranger djupt i ögonen. Tidigare provkörningsgrupper

har triggat de lokala polisernas tålmod så till den grad att Audi infört konvojkörning under den första etappen.

I stället är det bilens kvaliteter som långreseredskap blir varse. Provbilen har aktiv fjädring (Magnetic Ride) och komforten står knappast många familjebilar efter. Visst är R8 ett hårdare strängt instrument än en A4 2.0, men en jämförelse ur minnet säger bättre fjädringskomfort än i RS4. Med fjädringen i sportläge blir R8 desto hårdare och helt anpassad för bankörning.

Utrymmet i kupén är tillräckligt även för storväxta och stolarna högljudda. De kramigare sportstolarna som är tillval hinner jag bara stifta bekantskap med på parkeringen, men de skulle sannolikt ingå i min beställning. Däremot sinkas resepotentialen av bagageutrymmet. Audi hävdar att två golfbagar ska få plats mellan stolarna och motorväggen (f-n tro't), men den som hellre har med sig kläder än klubbor kan glömma de ordinarie resväskorna.

Utrymmet under frontluckan är skratretande litet och något extra utrymme bakom motorn (som i mittmotorbröderna Porsche Boxster och Cayman) finns inte.

Audi nämner Porsche 997 Carrera 4S (den fyrhjulsdrivna

upplagan av senaste 911) som huvudkonkurrent, men vad de praktiska aspekterna beträffar har svansmotorvagnen ett försprång. Baksätet i en 911 må vara ogästvänligt för alla som är över 160 cm, men som bagageutrymme är det svårslaget.

ANDRA KONKURRENTER till R8 uppges vara Jaguar XKR (se provkörning i Automobil 11.06) och Mercedes SL (provkörd i Automobil 3.06).

Det innebär att Audi R8 ska täcka två flanker samtidigt: dels vara ett skarpslipat sportredskap för bankörning, dels kunna utmana de betydligt mer komfortinriktade GT-vagnarna med motorn fram.

Intrycken från den relativt korta provkörningen i Las Vegas omgivningarna vittnar om att R8 placerar sig exakt så på skalan, sin mittmotor till trots är den främst en gran turismo. Hur det verkligen förhåller sig ska vi ge svar på snart Audi R8 genomgått ett riktigt A-test. *



Halvkombilucka för direkt access till bilens hjärta. R8 håller att studera även i detalj.

JÄMFÖR! Lamborghini Gallardo A-testades i Automobil 1.07 Porsche 997 Carrera S är stående referensbil i A-testet, själva presentationen fanns i Automobil 9.05. Tidningarna går att beställa på bestallning@automobil.se eller via telefon, 08-736 12 32.