

Audi R8 V12 TDI

Beitrag von „Thanandon“ vom 14. Januar 2008 um 17:55

schade, dass der nie im dicken kommen wird.....

Vernagelter Supersportler mit 500 PS

Audis R8 setzt zum Überholen an: Worüber Konkurrent Porsche seit Jahren die Nase rümpft, das zeigt Audi als Erster: einen Sportwagen mit Dieselmotor. Und zwar ausgerechnet im Land der Dieselfeinde, auf der Detroit Motor Show in den USA.

Das Projekt ist ungewöhnlich, bricht geradezu mit automobilen Tabus und ist doch folgerichtig – vor allem für Audi: Spätestens seit die Ingolstädter den Langstreckenklassiker von Le Mans mit einem Diesel-Rennwagen gewonnen haben, war die Tür zu einem Straßensportwagen mit Selbstzünder weit aufgestoßen. Und doch stößt das Konzept selbst im eigenen Konzern vielfach auf Ablehnung. So hat Porsche-Chef Wiedeking, inzwischen Aufsichtsrat von VW, den Diesel selbst im Cayenne als nicht markengerecht abgetan: zu wenig Drehfreude, untypischer Sound, zu schwer.

Ausgerechnet Audis 911-Gegenentwurf, der R8, soll jetzt zeigen, was mit einem TDI in einem Sportwagen möglich ist: Sein 6,0-Liter-V12-TDI mag von der Le-Mans-Flunder R10 (5,5 Liter Hubraum, 650 PS) inspiriert sein, verwandt ist er aber mit den Serien-V6- und -V8-Triebwerken der Marke, erstmals gezeigt hat ihn Audi im SUV Q7.

Leistung und Verbrauch um Längen vor dem Benziner

Das Aggregat mit dem klassischen Zylinderwinkel von 60° leistet hier wie dort 500 PS und bringt 1000 Nm bereits ab 1750 U/min an natürlich alle vier Räder. Für den Sprint von null auf 100 km/h soll sich der Mittelmotorsportwagen nur 4,2 Sekunden Zeit nehmen – vorausgesetzt, der Fahrer bekommt die Gänge in der offenen Schaltkulissee des manuellen sechsstufigen Getriebes schnell genug sortiert.

Zum Vergleich: Der hochdrehende Benziner im normalen R8 nimmt sich dafür 4,6 Sekunden Zeit. Und während der Benziner laut Werk 301 km/h erreicht, soll der Diesel „deutlich über 300 km/h“ laufen, so Audi. Vor allem aber beim Verbrauch ist der Selbstzünder einmal mehr überlegen: Selbst für den schweren Q7 nennt Audi einen Gesamtverbrauch nach EU-Norm von 11,9 Litern. Der deutlich leichtere und windschlüpfigere R8 sollte das locker um einen bis zwei Liter unterbieten können. Der 420-PS-Benziner zieht im R8 hingegen 14,6 Liter auf 100 Kilometer.

Serientaugliche Abgasnachbehandlung

Ungewöhnlich für ein Concept Car ist der Aufwand bei der Abgasnachbehandlung: Der V12 verfügt nicht nur über zwei Partikelfilter; im R8 V12 TDI concept soll er bereits die Abgasnorm Euro 6 schaffen, die voraussichtlich 2014 in Kraft tritt. Sie stellt bei der Reduktion der Stickoxide hohe Anforderungen. Deshalb arbeitet Audi zusätzlich mit der sogenannten Clean-Diesel-Technologie. Das Herz des Systems, das ganz ähnlich der Mercedes-Variante namens Bluetec arbeitet, ist ein eigener Katalysator, der dem Oxidations-Kat und dem Partikelfilter nachgeschaltet ist. Außerdem lagert in einem Zusatztank eine wässrige Kohlendäureamidlösung namens Adblue. Sie wird in geringen Dosen in die Abgasanlage eingespritzt. Im heißen Abgas zerfällt sie zu Ammoniak, das die Stickoxide in Stickstoff und Wasser aufspaltet. Die Wirksamkeit des Systems ist laut Hersteller über die Lebenszeit des Fahrzeugs sichergestellt.

Damit ist der R8 V12 TDI concept der perfekte Imageträger für den in den USA noch immer verpönten Dieselantrieb. Den versuchen die deutschen Premiumhersteller gerade im großen Stil als eine Art Anti-Hybrid in Amerika zu etablieren. In einigen Staaten gelten dort schon heute sehr viel strengere Abgasgesetze hinsichtlich der Stickoxide, sodass die flächendeckende Markteinführung von Selbstzündern in den USA auf die Technik mit Harnstoffeinspritzung angewiesen ist.

Und der Sound?

Bleiben noch die Wiedeking'schen Einwände. Am kleinen Drehzahlband kann auch der V12 wenig ändern: Das Drehmoment von 1000 Nm steht zwar in einem vergleichsweise breiten Bereich von 1750 U/min bis 3000 U/min zur Verfügung, aber über die Maximaldrehzahl schweigt sich Audi aus, was vermuten lässt, dass sie kaum über die dieseltypischen 4000 bis 4500 U/min hinausgehen wird. Auch das Gewicht des Motors erwähnen die Ingolstädter nirgends. Bei einem Mittelmotorauto dürfte aber ein schwerer Diesel zumindest die Balance nicht beeinträchtigen, zumal der V12 nur rund 17 Zentimeter länger ist als der V8.

Bleibt der Sound. Und für den hat sich Audi was Tolles ausgedacht - zumindest in der Pressemappe. Da heißt es: „Begeistert und einem Sportwagen dieses Kalibers angemessen fällt das Klangbild aus: Zwar dezent und mit der Bauart-typischen Laufruhe, jedoch voluminös und mit aggressiven Obertönen macht der Zwölfzylinder keinen Hehl aus seinem Leistungsvermögen“. Spätestens jetzt ist doch jeder gespannt, ob der Diesel-Sportler in Serie geht.

[Quelle](#)