

## Overtreffende trap

Het merk Audi maakt een stormachtige groei door. Niet alleen in kwaliteit en verkoopaantallen, maar vooral ook in aanzien. De mensen die een Audi begeren zijn niet meer te tellen. Het spreekt voor het merk dat blijkbaar bepaalde dingen heel goed doet. Omdat ook een succesvol merk zijn grenzen moet blijven verleggen, is enkele jaren geleden de R8 geïntroduceerd. De gesloten R8 met heerlijke achtcilinder reden we een paar jaar geleden, maar daar is nog een overtreffende trap van: de open versie met tiencilinder.



## Supercar

We hebben het hier over een auto met supercar-achtige properties. Dat begint al met het uiterlijk. Het brede en lage figuur benadrukt het kunnen van de auto. Natuurlijk laten de grote luchtinlaten voor de achterwielen, en de opzichtige diffuser met aan weerszijden vuistdikke uitlaten weinig te raden over. De verwantschap met de exotische Gallardo van Lamborghini is overduidelijk en dat is – vanuit het perspectief van Audi – natuurlijk geen vervelende parallel. Bij een geparkeerde R8 Coupé kan je ook als buitenstaander nog genieten van



de machtige acht- dan wel tiencilinder doordat het prachtig in het zicht ligt onder de glazen achterklep. Helaas is dat bij de Spyder niet meer het geval. Zelfs wanneer de klep geopend wordt is het blok nog niet in volle glorie te zien. Toch jammer dat zo'n juweel niet makkelijk te tonen is. Wat wel erg in de smaak valt – ook bij de buitenstaanders – is de bruine kleurencombinatie waarin deze R8 is opgeleverd. De lakkleur Teakbruin metallic matcht goed met de bruine stoffen kap. Natuurlijk is dat momenteel een modekleur, maar ook personen die niet zo van die ontwikkelingen op de hoogte zijn, reageerden erg positief op deze kleurencombi.

## Degelijk en chic

De bruine kleur blijft behouden voor de buitenkant. Binnenin is gekozen voor crèmekleurig leder in combinatie met een degelijk zwart dashboard. Uiteraard vallen de stoelen in de categorie sportzetels, maar ze zijn wel duidelijk van het chique soort. Geen dunne zittingen en harde materialen, maar een meer dan volwaardige zetel die met zijn sportieve snit bijzonder goed oogt. Waar het dashboard verder vrij behoudend is vormgegeven, springt natuurlijk de opvallende R8-pook – van Nederlandse makelij – er flink uit. De klavierlak-optie geeft het



geheel met twee paneeltjes op de deuren en een lijstje op de middenconsole wat extra cachet, maar dat dit een waanzinnige 2.800 euro moet kosten is natuurlijk een gotspe. Uiteraard zijn optieprijsen altijd relatief ten opzichte van het geheel, maar met het geheel van bijna tweeënhalve ton verwacht je dan ook perfectie. En daarom zijn de piepjes en kraakjes in het interieur onder geen beding te accepteren. Natuurlijk hebben we het hier over een demo die journalisten al over een traject van 24.000 km hebben lopen folteren, maar het voelt niet goed op zo'n prijzige wagen. We hopen dat het schadeverleden van deze auto er debet aan is en dat we dus te maken hebben met exemplarische bijgeluiden.

## Oorstrelend

Ook qua prestaties is het een supercar. De auto hoort zelfs bij de club van 300 met een top van 313 km/h. Met zijn 525 pk sterke motor snelt deze Audi in 4,1 seconde naar 100 km/h. De manier waarop is magistraal, want de V10 is een echt toerenmonster. Pas bij 8.500 toeren komt het rode gebied in het vizier en wanneer de motor opgewarmd is wordt daar zelfs in de automatische stand gretig gebruik van gemaakt. De enorme acceleratie wordt dan vergezeld door het gezang van de tien cilinders achter de stoelen. Met het dakje dicht klinkt het al



fantastisch, maar ook al was het maar net boven het vriespunt, we konden de verleiding niet weerstaan om in het najaarszonnetje het linnen op te bergen. Op stadse snelheden was dat, zonder airscarf-achtige technologieën, prima te doen. Wanneer het wat rapper gaat is een goede sjaal en pet wel een vereiste omdat de rijwind dan wat steviger naar binnen slaat. Die snelheden zijn natuurlijk wel zo behaald en

binnen het Nederlandse wegennet is het eind van de enorme versnelling dan ook niet te vinden. De R-Tronic automaat voelt daarbij vrij goed wanneer hij vlot moet opschakelen of wanneer hij door moet gaan tot het rode toereengebied. Ook wanneer je met constante snelheid over de rijkswegen gaat en bedenkt dat het even fors sneller mag, snapt de automaat meteen dat hij van het hoogste verzet beter even drie stappen terug doet, om er met een noodgang vandoor te gaan. Menig sportwagen zou jaloers zijn op zo'n acceleratie vanuit stilstand.

## R-Tronic

Zoals het een racemonster betaamt, gaat het schakelen vrij bruusk, al hoef je er zelf helemaal niks voor te doen. Je krijgt binnenin toch wel een vleugje van het veranderen van de krachten mee die de aandrijfassen geselen. Toch had er wel iets meer verfijning in mogen zitten. Ook al weten we dat de bekende automaten uit Ingolstadt niet zomaar op zo'n krachtig blok overgezet kunnen worden, je hoopt toch dat de verfijning daarvan hun weg zouden vinden naar deze R-Tronic automaat. Met name de kleine vertraging tussen



het opschakelen die ook op lage snelheden voor een knikkende beweging bij de passagier kunnen zorgen, vallen in de categorie vervelend. Los daarvan mag het op het moment van grote prestaties natuurlijk best een beetje lomp zijn. Wanneer de sportstand is ingeschakeld is het verschil eigenlijk niet zo heel groot. Met name wanneer je wat rustiger rijdt merk je het verschil van een hoger toerental en wat meer geluid. Bij de demping is het verschil van de sportstand echter juist wel goed te ervaren. Waar bij sommige auto's de sportknop nog wel eens een placebo-knopje lijkt, wordt de demping behoorlijk straffer zodra de melding 'Fahrwerk Sportmodus ein' in het display verschijnt. In de normale stand is de auto relatief comfortabel, met de nadruk op relatief, maar bij het wisselen naar de sportmodus is werkelijk ieder kiezeltje op het wegdek te voelen.

## Begerenswaardig

In technisch opzicht heeft deze auto natuurlijk alles mee om stevig door de bocht te willen. Hij is laag, heeft een laag zwaartepunt, waarbij het gewicht door de middenmotor ook nog eens goeddeels tussen de assen ligt. Je moet het bont maken om op droog wegdek te ver te gaan, want hij ligt als een blok op de weg. De quattro-aandrijving zorgt voor een relatief veilig weggedrag. Het maakt de R8 daardoor wel wat minder een auto om mee te gaan spelen, zoals bijvoorbeeld de diverse potente Duitsers met achterwielaandrijving, maar dat is



ook wel prettig als je met geleende materie van 2,5 ton in euro's op pad bent. Een waanzinnige hoeveelheid duiten, dus ook op dat vlak heeft deze Audi de supercarstatus bereikt. Nu de verkoopaantallen van Audi de afgelopen jaren behoorlijk zijn toegenomen, worden de auto's van het Duitse merk natuurlijk meer en meer gemeengoed. Met deze snelste, opvallendste en duurste productie-Audi ooit, is er echter voor iedereen weer een Audi om te begeren.

## Plus

- + Een echte supercar
- + Magisch geluid
- + Afstelling onderstel

## Min

- Piepjes en kraakjes
- Automaat kan verfijnder