

Audi R8 Spyder V10 plus - Ósemka z plusem

Autor: Wojciech Sierpowski
Zmieniony 23.06.2017.

Koncern VW ma w swoim portfolio między innymi takie marki jak Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, więc opracowanie dowolnego samochodu sportowego nie stanowi żadnego problemu technicznego. Najlepszym przykładem Audi R8, któremu do „Lambo” nie tak daleko jak mogłoby się wydawać. Najnowsza wersja tego auta to Spyder V10 plus, będąca najszybszym seryjnym kabrioletem spod znaku czterech pierścieni.

Zielony lakier Micrommata sprawia, że niska sylwetka wywiera on na oglądających jeszcze większe wrażenie niż zwykle. A gdy ruszymy, wszystko potęgowane jest w tempie szybko wychylającej się wskazówki prędkościomierza. Wbudowana centralnie jednostka napędowa V10 generuje 610 KM. Współpracuje ze stałym napędem quattro, więc w każdej chwili i w każdej sytuacji możemy wykorzystać przyspieszenie zapierające dech w piersiach. Największą sprawność sportową auto uzyskuje w trybie Performance. Sprint do 100 km/h w 3,3 sekundy raczej nie wymaga komentarza. Bez wątplenia jest to wielkość wciskająca kierowcę i pasażera w fotele. Prędkość maksymalna 328 km/h też robi wrażenie.

Ciekawostką stanowi fakt, iż 5,2-litrowy silnik FSI odznaczający się momentem obrotowym 560 Nm obchodzi się bez turbosprężarki (kręci się do 8700 obr/min), zużywając średnio 12,5 l benzyny na 100 km. Jeśli uwzględnimy poziom osiągnięty, to ten samochód podważa sens downsizingu. Oczywiście umiejętność oszczędzania energii nie jest sprawą przypadku. Pomaga w tym system cylinder on demand (COD) przy niskim i średnim obciążeniu wyłączający jeden rząd cylindrów oraz podwójny wtrysk do kolektora dolotowego i do komór spalania. Jeżeli przy prędkości powyżej 55 km/h kierowca zdejmie nogę z pedału gazu, silnik jest odłączany od układu napędowego – auto sunie wtedy na biegu jałowym, z pomijalnym zużyciem paliwa. Do tego system start-stop dezaktywuje jednostkę napędową przy każdym zatrzymaniu pojazdu. 7-stopniowa, automatyczna skrzynia S tronic błyskawicznie przełącza biegi.

Sercem systemu quattro jest uruchamiane elektrohydraulicznie sprzęgło wielopłytkowe, za sprawą którego moment obrotowy rozprowadzany jest między dwoma osiami. W sytuacji ekstremalnej, nawet jego 100% może popłynąć na jedną oś. Sterownik sprzęgła zintegrowany jest z systemem wyboru dynamiki jazdy Audi drive select. Kierowca może wybrać jeden z czterech jego trybów: comfort, auto, dynamic i individual. W seryjnie montowanym tu dodatkowym trybie performance, dochodzą jeszcze programy dry, wet i snow.

Opcjonalnie dostępny jest dynamiczny układ kierowniczy ze zmiennym stopniem przełożenia. W granicznych obszarach zakrętu generuje on lekkie kontrimpulsy, delikatnie korygujące kąt skrętu kół. Standardowo montowane są koła 19-calowe z oponami 245/35 z przodu i 295/35 z tyłu, a na życzenie koła 20-calowe, z oponami odpowiednio: 245/30 i 305/30.

Jeśli chodzi o sam temat kabrio, to zewnętrzna warstwa składanego dachu wykonana jest z tkaniny, a jego szkielet w przeważającej części z lekkich materiałów - magnezu i aluminium. Dzięki temu, dach waży tylko 44 kg. Elektrohydrauliczny napęd otwiera i zamyka dach w 20 sekund – również podczas jazdy do 50 km/h. Komu nie odpowiada wiatr we włosach, może wybrać zamknięte nadwozie coupe.

Galeria zdjęć