



# Druck-Mittel

**H**and aufs Herz. Wer kann sich der Faszination des Audi R8 entziehen? Unsere Erfahrung ergab an Tankstellen, auf Parkplätzen und im Stadtverkehr: Dem Mittelmotor-Traumsschiff winkt man zu wie einem Freund, es wird der Daumen gehoben, gelächelt, oder manch einer bittet ohne Umschweife um den Zündschlüssel. Im Gespräch hieß es aber auch: Wenn er denn nur nicht so teuer wäre. Muss er aber sein, sonst gäbe es wohl deutlich weniger Alu, wahrscheinlich nur einen Vierzylinder und seine Ausstrahlung würde – Entschuldigung für den gemeinen Vergleich – auf dem Niveau eines Allerwelt-Sportlers rangieren. Und von denen ist der Bolide aus Neckarsulm mit seinen Fahrleistungen meilenweit entfernt.

## Gebrauchte R8 mit V8 im Visier

Den Glanz des R8 4.2 FSI mit V8-Maschine überstrahlt jedoch der seit 2009 ebenfalls von der Quattro GmbH montierte R8 V10 – eine fauchende Bestie mit 5,2-Liter-Saugmotor, 525 PS stark und in der aktuellen S-Tronic-Version auf einen Schlag noch einmal 41.100 Euro teurer. Gott sei Dank gibt es Tuner, die sich den Kopf darüber zerbrechen, wie die Faktoren „erschwinglich“ und „konkurrenzfähig“ in ein neues Verhältnis gesetzt werden können.

Zu den ganz Radikalen zählt der österreichische Tuner OCT, der ein Update mit Kompressor-Kit für den Achtzylinder anbietet. Samt neu entwickelter Edelstahlauspuffanlage leistet der V8 dann 565 PS. Der Nachrüstsatz kostet rund 29.000 Euro – das tut zunächst einmal weh. Doch die OCT-Strategie zielt auf aktuelle Entwicklungen ab: Die erste Serie des „kleinen“ R8 wurde mit 420 PS Leistung von 2006 bis 2012 gebaut. Ältere Fahrzeuge sind längst im Gebrauchtwagen-Segment angekommen und erzielen im Schnitt Preise von 60.000 Euro – und darunter. Für jene kommt die OCT Power-Kur gerade recht – Supersportwagen-Performance für unter 100.000 Euro!

Und wie macht sich der Kandidat im Test? Äußerlich war der OCT-R8 vom Serienbruder nicht zu unterscheiden. Räder, Bremsen, Endrohre – alles wie beim 4.2 FSI Quattro Coupé mit

**LINKE SEITE**  
GANZ LINKS Der wuchtige Kompressor dominiert die veränderte Optik des Mittelmotors  
**LINKS** Die Serien-Bremsanlage reicht laut OCT zur Bändigung des R8 völlig aus

**Der R8 4.2 FSI mit Kompressor von OCT leistet 565 PS und hängt sein 420 PS starkes V8-Serienpendant locker ab, greift sogar nach den Werten des V10. Für welche Supersportler ist diese Kur geeignet?**

420 PS auch. Erst beim Blick durch den verglasten Rücken wird deutlich: Hier ist etwas anders. Großflächig überdeckt ein aus Alu gefrästes und schwarz lackiertes Gehäuse den Achtzylinder. Bei der hinzugefügten Konstruktion

handelt es sich um einen Rotationsverdichter – auch Kompressor genannt. Vereinfacht ausgedrückt werden zwei gegenläufige Wellen über Riemen angetrieben und verdichten die Luft mit bis zu 30 bar Überdruck.

Ergebnis: Ein Bestwert im 0 auf 100 km/h-Sprint von vier Sekunden. Das ist ein Wort. Acht Zehntel weniger als der Serien-R8 mit 420 PS und R-Tronic.

Verglichen mit dem potenteren, großen 525 PS V10-Bruder, ist das OCT-Raubtier nur ein Zehntel langsamer. In Durchzug und Elastizität gleichen sich die Werte gar weiter an. 160 km/h erreichen beide in 8,7 Sekunden und



OBEN Der 565 PS starke OCT R8 lädt zu Zahlenspielen ein

## ► Audi R8 4.2 FSI OCT

**MOTOR** Hochdrehzahl-V8 mit Trockensumpfschmierung, mittig längs eingebaut, 32V, je zwei oben liegende, verstellbare Nockenwellen (DOHC), FSI-Direkteinspritzung, Motor-Management Bosch MED 9.1, E-Gas, je zwei Metallvor- und Hauptkatalysatoren, Leistung 309 kW (420 PS) bei 7800/min, max. Drehmoment 430 Nm bei 4500-6000/min, Hubraum 4163 cm<sup>3</sup>, Bohr./Hub 84,5 x 92,8 mm, Verdichtung 12,5:1  
Umbau auf US-Twincharger-Kompressor mit CNC-gefrästem Aluminium-Halter-System, Goodyear Spanriemenscheibe, auf Maß gefertigte Luftführung, internes Überlauf-Überdruckventil-System, geänderte Kurbelgehäuse-Entlüftung, Anpassung der ECU-Software, Vmax-Aufhebung, Edelstahl-Abgasanlage mit Einkammer-Endschalldämpfer, Leistung 565 PS bei 7500-8100/min, max. Drehm. 560 Nm bei 5500/min

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Quattro-Allradantrieb, sequenzielle 6-Gang-R-Tronic, Übersetzungsverhältnis 1. Gang 4,32; 2. Gang 2,71; 3. Gang 1,88; 4. Gang 1,41; 5. Gang 1,13; 6. Gang 0,93; R-Gang 3,71; Achse 3,46

FAHRLEISTUNGEN		GF Messwerte
Beschleunigung		
0 - 60/80 km/h		2,0/3,0 s
0 - 100/120 km/h		4,0/5,5 s
0 - 140/160 km/h		6,8/8,7 s
80 - 120 km/h		2,3 s
Tachoausschlag 100	eff. 98 km/h	
V <sub>max</sub> (OCT-Angabe)		330 km/h

VERBRAUCH		Super Plus 98 ROZ
Testverbrauch		15,2 l/100 km
Tankinhalt		etwa 75 l

JAHRESKOSTEN		
Steuer (Euro 5)		528 €
Typklasse HP/TK/VK		indiv. Angebot

PREIS		
OCT Leistungssteigerung		27.500 €
OCT Auspuffanlage		1.970 €

KONTAKT		
OCT Oberscheider Tuning, Reichsstr. 16a, 6890 Lustenau/Österreich, Tel. 0043-5577-86253, www.oct-tuning.com		

zwischen 80 und 120 Sachen benötigen sie gleichermaßen nur 2,3 Sekunden. Hoppla!

Das OCT-Derivat darf sich noch damit brüsten, 40 PS und 30 Nm Drehmoment mehr im Fahrzeugbrief stehen zu haben. In der Summe bietet der OCT-R8 einen beachtlichen Performance-Zuwachs. Wer sich ohnedies für das Topmodell interessiert, braucht sich nicht zu beunruhigen. Der V10 hat seine ganz eigenen, unantastbaren Qualitäten.

Text ► Martin Santoro Fotos ► Tino Pauli



OBEN Der Innenraum des OCT-R8 4.2 FSI entspricht der Luxus-Kabine im Serien-R8

