

**Nicht mal halb so viel
PS wie ein Audi R8 - aber
um Welten schneller**



AUDI R8 V10 Plus

Leistung 550 PS bei 8000 U/min
Gewicht 1670 Kilogramm
Leistungsgewicht 3,0 kg/PS
Preis 173 200 Euro

PRAGA R1

Leistung 210 PS bei 7250 U/min
Gewicht 592 Kilogramm
Leistungsgewicht 2,8 kg/PS
Preis circa 100 000 Euro



ENGE HÜTTE Der Einstieg in den Praga ist mühsam, Redakteur Dierk Möller-Sonntag sitzt arg beengt im R1



MECHANIKER-CREW Der Praga ist ein reinrassiger Rennwagen, ohne fremde Hilfe nicht zu starten



KLASSISCHE PROPORTIONEN Kurze Haube, langes Heck - der Audi R8 ist ein typischer Mittelmotorsportwagen

Der Teufel fährt PRAGA

Im Vergleich mit dem 550 PS starken Audi R8 tritt ein kleiner slowakischer Autobauer den Beweis an: Leistung ist auch für Sportwagen nicht alles

■ Es ist kalt. Saukalt sogar. Und es stinkt erbärmlich. Nach Benzin, Öl und verbranntem Reifengummi. Renn-Atmosphäre auf dem Slovakia-Ring, 40 Kilometer östlich von Bratislava. Laut ist es auch. Mit unrundem, sägendem Motorlauf wärmt sich der Praga R1 für ein Duell mit dem Audi R8 V10 Plus auf.

Der was? Praga? Nie gehört? Keine Sorge, wir bis vor ein paar Wochen auch nicht. Da hatte sich die kleine slowakische Rennwagen-Marke bei uns gemeldet. Ob wir nicht Lust hätten, als erste Autozeitschrift ihr Erstlingswerk zu testen. Nach drei Jahren Entwicklung ist der R1 fertig: ein einsitziges Gefährt, auf der Rennstrecke angeblich schneller als renommierte Supersportwagen.

AUTO BILD wäre nicht AUTO BILD, wenn wir nicht a) sofort zugesagt hätten und b) es nicht hätten nachprüfen wollen. Denn dass der Praga

mit seinem 210-PS-Vierzylinder Autos abledern soll, die 300 PS mehr leisten, klingt trotz des niedrigen Gewichts von unter 600 Kilogramm mehr nach Marketing-Getöse als nach Fakten. Während andere Kleinserien-Hersteller schnell mal

Rennstrecken-Test mit R1? Für Praga gar kein Problem

zurückrudern, wenn wir ihre Aussagen überprüfen wollen, bleiben die Praga-Leute entspannt. Einen Audi R8 V10 Plus zum Vergleich mitbringen? Klar. Den handgeschnitzten Praga-Prototyp im Renntempo bewegen? Mit Vergnügen. Rundenzeiten messen? Bitte, sehr gern.

Doch die ersten Runden gehören dem erst kürzlich überarbeiteten R8. Audi verpasste ihm

25 PS zusätzlich, macht nun 550 Pferde. Außerdem wanderte das alte sequenzielle Getriebe ins Museum. Stattdessen sortiert nun ein modernes Doppelkupplungsgetriebe die Gänge ebenso schnell wie geschliffen.

Alles graue Theorie, sobald der Audi-Benutzer den Zündschlüssel dreht. Der Zehnzylinder, bei Tochter Lamborghini zu Kraft und Stimme gekommen, schreit kurz auf und verfällt dann in einen runden Leerlauf. Vollgas. Der Motor dreht kreischend und blitzschnell in den roten Bereich bei 8400 Umdrehungen. Klack, nächster Gang. Ganz ohne Zugkraftunterbrechung schießt der Audi mit brachialer Kraft über die Strecke. Dank den Keramikbremsen schön spät vor der ersten Kurve anbremsen und einlenken.

Mit kalten Reifen untersteuert der Audi fast wie ein Fronttriebler. Erst wenn das Gummi nach ▶



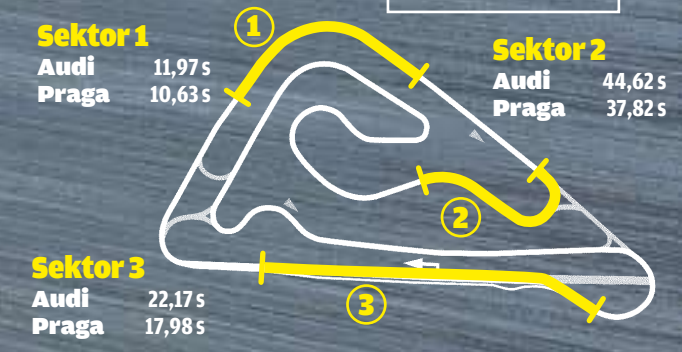
GRAN TURISMO Das geräumige R8-Cockpit verwöhnt mit feinen Materialien und pieksauberer Verarbeitung



Der Praga ist über 12 Sekunden schneller

Rundenzeit	
Audi	2:25,79 min
Praga	2:13,02 min

■ Mit einer Länge von 5922 Metern ist der Slovakia-Ring 40 Kilometer östlich von Bratislava eine der längsten Rennstrecken Europas – und dank engen sowie lang gezogenen Kurven eine der abwechslungsreichsten. Der Praga ist in jedem Streckenabschnitt schneller als der Audi – selbst in Sektor drei, wo es vor allem auf die Leistung des Fahrzeugs ankommt.



FLIEHKRAFT Der Audi wird aus der Kurve getragen, der Praga hingegen vom Fahrtwind auf den Asphalt gedrückt

ein paar Kilometern auf Temperatur gekommen ist, kommt er mit dem Heck – aber überraschend leicht beherrschbar und gutmütig. Vor allem lang gezogene Kurven liegen dem R8. Für enge Biegungen ist er trotz Aluchassis zu schwer und schiebt in Richtung Kurvenaußenrand. Auf dem Rennkurs zeigt sich: Der Audi sieht zwar aus wie ein kompromissloser Sportler, ist aber mehr schneller Reisewagen. Die Federung ist vergleichsweise sensibel abgestimmt, die Heizung pustet warme Luft in den perfekt verarbeiteten Innenraum, das Leder hat Handschmeichel-Qualität, aus den Boxen des dänischen Sound-Spezialisten Bang & Olufsen säuselt wohltemperierte Musik. Davon sollte man sich aller-

dings nicht täuschen lassen. Der Audi schafft den 5922 Meter langen Rennkurs in respektablen 2:25,79 Minuten.

Nur Schlangenmenschen besteigen den R1 bequem

In der Boxengasse wartet der Praga. Federleicht schwingt die kleine Flügeltür in Richtung Himmel. Hier einsteigen? Für Schlangenmenschen kein Problem. Alle anderen erwartet ein mühsamer Abstieg in den nur 97 Zentimeter flachen Renner. Rechter Fuß über den hohen Schweller auf den Sitz, langsam den linken nachziehen. Gleich-

zeitig beide Beine unter dem winzigen Lenkrad in den Fußraum einfädeln, den Oberkörper drehen – und den Kopf nicht am Dach anstoßen. Fallen lassen. Puh, passt. An losfahren ist trotzdem noch nicht zu denken. Die Mechaniker nehmen die Fahrzeugnase ab, passen die Pedalerie an. Dann noch den Sechspunktgurt anlegen. Hört sich harmlos an, schraubt dich aber so unnachgiebig in die knüppelharte Sitzschale aus Carbon, dass du kaum noch Luft bekommst. Tür schließen. Übersicht? Gleich null. Los geht's. Oder besser: soll losgehen. Denn die Rennkupplung verhindert selbst für Profis geschmeidiges Anfahren. Zwischen Abwürgen

SCHALLDÄMPFER Diese Blechdose soll den Lärm des Motors bändigen. Gelingt nur bedingt

und Losschießen mit durchdrehenden Reifen liegen nur wenige Millimeter Pedalweg. Nur hoppelnd setzt sich der Praga in Bewegung. Zum Glück braucht der R1 die Kupplung nur zum Start. Erst mal in Bewegung, lassen sich die Gänge des geradverzahnten Getriebes ohne Kupplung wechseln. Einfach die Schaltwippen hinter dem Lenkrad ziehen – krack, der nächste Gang ist drin. Wie lange das wohl hält? Das ist im engen Cockpit allerdings die geringste Sorge. Der von Renault Sport zugelieferte Motor brüllt ohne jegliche Dämmung nur wenige Zentimeter hinter dem Ohr des Fahrers. Der ist ohne Stöpsel schon vor der ersten Kurve taub. Erst ab 5000 Umdrehungen geht die Post ab – und bei 7000 ist

schon wieder Schluss. Ein reinrassiger Rennmotor, der den Praga und seinen Passagier derartig durchvibriert, dass die Straße vor den Augen zittert und verschwimmt. Vor der ersten Kurve heißt es Mut beweisen. Viel Mut. Denn Praga ist ein „AerodynamicCar“. Heißt konkret, dass du gefühlt immer viel zu schnell fahren musst, damit der Abtrieb den Sportwagen auf die Straße drückt. Und so schreit dein Gefühl breeeeeeemsen – während der Verstand Vollgas befiehlt. Das kann doch nicht gut gehen? Doch, denn der Praga saugt sich am Asphalt fest, klebt selbst an schnell gefahrenen Kuppen auf der Strecke. Unbeirrt und neutral folgt er jedem noch so winzigen Lenkradein-

schlag, als ob physikalische Grenzen in der kleinen Slowakei nicht gelten. Nach ein paar Kurven ohne Abflug fasst du dann doch Vertrauen in den R1, und der Spaß kann beginnen. Kaum zu glauben, dass der leichte Ost-Renner nicht vergnügungssteuerpflichtig ist. Die Bremspunkte verschieben sich – auch dank profilloser Slick-Reifen – immer weiter Richtung Kurveneingang. Selbst ohne ABS blockieren die Räder nicht. Mit ein wenig Gewöhnung purzeln dann auch die Rundenzeiten. Am Ende bleibt die Stoppuhr bei 2:13,02 Minuten stehen. Der Praga ist über zwölf Sekunden schneller als der Audi. Hart erarbeiteter Ruhm. Kalt ist hier niemandem mehr. Stefan Voswinkel



FESTSCHNALLEN Vor dem Start wird der Fahrer mit einem Sechspunktgurt im Praga fixiert. Bei den hohen Kurvengeschwindigkeiten ist das auch notwendig

Downforce
Darum ist der Praga so schnell

■ Praga nutzt für den R1 das gleiche aerodynamische Konzept wie die Luftfahrt. Während beim Flugzeug die Flügel für Auftrieb sorgen, sind sie beim R1 gedreht und pressen den Sportwagen mit bis zu 400 Kilogramm auf die Straße. Dieser Effekt heißt in der Fachwelt aerodynamischer Grip – im Gegensatz zum mechanischen Grip von Reifen und Fahrwerk.

Praga
Vom Lkw zum Rennwagen

■ Am 27. März 1907 wurde die Pražská Automobilní Továrna (Prager Automobil-Fabrik) gegründet. Die Tschechen bauten zunächst Personenwagen der Marken Charron, Renault und Isotta Fraschini in Lizenz. 1909 nannten sie das Unternehmen Praga. 1911 stellten sie den ersten selbst entwickelten Lastwagen vor. Der Zweite Weltkrieg unterbrach die Produktion, nach 1945 kam es nicht mehr zur Pkw-Fertigung. Bei der Lastwagen-Herstellung arbeitete Praga seitdem mit Tatra zusammen. Der letzte Praga-Lastwagen entstand 1984. Seit drei Jahren besteht die Marke wieder – und entwickelt nun in der Slowakei Rennwagen.

ÜBERBLICK Neben Wasser- und Öltemperatur werden im Lenkrad Geschwindigkeit und Drehzahl angezeigt. Die Knöpfe verstellen Motorkennfelder und Fahrwerk