
Vorstellung Audi A8: Die neue Spitze

Von Jens Meiners

Jetzt also auch Audi: Der neue Einstiegs-A8 hört auf die Modellbezeichnung A8 50 TDI. Dabei ist er nicht etwa mit einer Neuauflage des 5,0-Liter-V10-TDI ausgestattet, der einst unter der Haube der Spitzenmodelle von VW steckte. Vielmehr arbeitet unter der Haube ein hauseigener 3,0-Liter-V6-TDI. Die hochstapelnde Modellbezeichnung ist eine Reverenz an die Kunden in China, doch mit dem kommenden Modelljahr wird die Nomenklatur über die gesamte Audi-Modellpalette ausgerollt.

Verstecken muss sich dieser Diesel jedenfalls nicht: Er erzeugt immerhin 210 kW / 286 PS und 600 Newtonmetern Drehmoment, die über eine von ZF zugelierte Acht-Gang-Tiptronic auf alle vier Räder übertragen werden. Und das genügt, um den A8 mit großem Nachdruck in Bewegung zu setzen: Der Spurt von null auf 100 km/h dauert nur 5,9 Sekunden, abgeregelt wird bei standesgemäßen 250 km/h.

Nur beim Start erklingt ein gedämpftes Brummen, ansonsten arbeitet der TDI fast lautlos. Und trotz einem Leergewicht von immerhin 2050 Kilogramm liegt der Zyklusverbrauch bei nur 5,6 Litern pro 100 Kilometer. Damit können Reichweiten von über 1000 Kilometern erzielt werden: Eindrücklicher Beweis für die Daseinsberechtigung des Dieselantriebs, auf den Langstreckenfahrer auch in Zukunft kaum verzichten werden.

Als Alternative bietet Audi zum Marktstart der neuen A8-Generation einen 250 kW / 340 PS starken 3,0-Liter-V6-Ottomotor an, der in der Leistung höher, im Drehmoment mit 500 Nm jedoch niedriger liegt als der TDI: Der A8 55 TFSI ist eine überzeugende Komfortmotorisierung, mit einem Normdurchschnittsverbrauch von 7,5 Litern muss die Zapfsäule jedoch erheblich häufiger angesteuert werden – zumal die Realverbräuche bei leistungsstarken Ottomotoren oft deutlich höher liegen als angegeben.

Dann lieber gleich auf den A8 60 TFSI warten, der erst mit einigen Monaten Verzögerung angeboten wird: Hier arbeitet unter der Motorhaube ein 338 kW / 460 PS starker 4,0-Liter-V8-Biturbo, der die große Limousine auf Befehl des Fahrers geradezu katapultartig nach vorn schleudert. Untermalt wird die Leistungsexplosion von einem lediglich angedeuteten, V8-typischen Grollen.

Kaum zu glauben, dass Audi sogar noch draufsatteln will, und zwar mit einem 430 kW / 585 PS starken W12-Motor sowie mit S8-Varianten, die sogar die 600-PS-Marke durchschreiten könnten. Außerdem wird ein V8-TDI lanciert, und politisch besonders korrekte Oberklassefahrer müssen sich ebenfalls noch gedulden, bis ein 330 kW / 449 PS starker Plug-in-Hybrid namens A8 60 E-Tron auf den Markt kommt. Diese Variante dürfte dann – wie alle Plug-in-Hybride – mit Verbrauchswerten aus dem Reich der Phantasie auftreten, was man Audi nicht vorwerfen darf: So sind nun einmal die politischen Vorgaben.

Bis auf den Plug-in-Hybrid, der über Hochvolttechnik verfügt, rollt Audi alle A8-Varianten mit einer 48-Volt-Hybridisierung aus. Die hilft dabei, die komplexe und vielfach vernetzte Elektronik zuverlässig zu steuern, und sie erlaubt den Einsatz eines Mild-Hybrid-Konzepts mit riemengetriebenem Starter-Generator und eindrucksvoller Rekuperationsleistung.

Der neue A8 kommt mit zwei Radständen und serienmäßiger adaptiver Luftfederung; gegen Aufpreis gibt es ein aktives Fahrwerk, Allradlenkung und Sportdifferential. Gerade wenn die letzteren Systeme eingebaut sind, glänzt der A8 auf der Straße mit nahezu unglaublicher Agilität; die große Limousine scheint in engen Kurven zu schrumpfen, und

die Seitenneigung verschwindet fast völlig. Das Fahrgefühl bleibt allerdings ein wenig artifiziell, wozu auch die sehr leichtgängig abgestimmte Lenkung beiträgt. Im Dynamik-Modus wirkt sie etwas klebrig.

Schon mit kurzem Radstand ist der Komfort restlos auf Oberklasseniveau, die lange Variante ist nochmals eindrucksvoller: Wie gründlich der neue A8 Fahrbahnunebenheiten wegbügelt und wie niedrig der Geräuschpegel im Interieur liegt, das dürfte schwer zu übertreffen sein.

Die Liste der Assistenzsysteme ist nahezu endlos; zu den Höhepunkten zählt der Stauilot, der bis zu 60 km/h autonomes Fahren der Stufe 3 ermöglicht und erst mit Verzögerung in den Markt kommt: Die Technik steht bereit, die gesetzlichen Rahmenbedingungen sind es noch nicht. Eine ärgerliche Situation für Audi, denn der sprichwörtliche Vorsprung auf die Konkurrenz schrumpft. Die schon heute verfügbaren Assistenzsysteme sind von der Leistungsfähigkeit des Stauiloten weit entfernt.

Zu den technischen Höhepunkten zählt auch das Licht des A8: Gegen Aufpreis gibt es Matrix-LED-Scheinwerfer, und in der Spitze kommt ein Laser-Fernlicht zum Einsatz, das einen gleißenden Lichtteppich vor dem Fahrer ausbreitet. Die serienmäßigen LED-Heckleuchten lassen sich durch OLED-Schlußlichter ersetzen, die beim Öffnen und Schließen des Fahrzeugs eine anspruchsvolle Licht-Inszenierung vollführen.

Auch durch das Interieur gleitet beim Einsteigen eine Lichtwelle; sie akzentuiert das wohl futuristischste Interieur, das in dieser Klasse heute zu bekommen ist. Die TFT-Instrumentierung vor dem Fahrer ist aus anderen Audi-Modellen bekannt, arbeitet hier aber deutlich schneller; die Mittelkonsole verfügt über ein großzügige, bündig eingepasste Verglasung mit berührungsempfindlicher Oberfläche. Wer die aufpreispflichtige Vier-Sitz-Anlage bestellt hat, kann wichtige Funktionen auch im Fond bedienen – über ein herausnehmbares Bedienteil, das einem Smartphone ähnelt.

Während das Interieur den technologischen Sprung nach vorn auch stilistisch auf den ersten Blick vermittelt, erschließt sich die äußere Form des neuen A8 erst in zweiter und dritter Lesung: Das Design ist eleganter als beim Vorgänger, die Flächenbehandlung viel subtiler. Streiten kann man sich über das Auspuffkonzept: Während die Abgase nach unten entweichen, profilieren sich optisch zwei große, chromumrandete „kalte“ Blenden an der Heckschürze. Ein 3.0 TDI hätte das nicht nötig gehabt, zum 50 TDI passt es ganz gut. (ampnet/jm)

Daten Aud A8 50 TDI (kurzer Radstand)

Länge x Breite x Höhe (m): 5,17 x 1,95 x 1,47
Radstand (m): 3,00
Motor: V6-Diesel, 2967 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 210 kW / 286 PS bei 3750-4000 U/min
Max. Drehmoment: 600 Nm bei 1250-3250 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,9 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,6 Liter
Effizienzklasse: A
CO2-Emissionen: 145 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: 2050 kg / 640 kg
Kofferraumvolumen: 505 Liter
Max. Anhängelast: 2300 kg
Wendekreis: 12,5 m
Räder / Reifen: 8 J x 17 / 235/60 R 17
Preis: 90 600 Euro

Bilder zum Artikel



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
