

Audi optimiert den A8

Audi hat den A8 überarbeitet. Stärkere und effizientere Motoren, neue Assistenzsysteme und die Matrix- LED-Scheinwerfer schärfen den Charakter des Flaggschiffs im Modellprogramm. Die Motorhaube, der Kühlergrill und der Frontstoßfänger sind künftig noch plastischer gezeichnet, die Unterkante der Scheinwerfereinheiten verläuft gerade. Bei unverändert 5,14 Metern Länge und 2,99 Metern Radstand (A8 L jeweils 13 Zentimeter mehr) lässt sich der Gepäckraum durch seinen geänderten Zuschnitt besser beladen. Zusätzliche Dämmmaßnahmen senken das Geräuschniveau im Innenraum noch weiter ab.

Auf dem deutschen Markt sind bei den V8-Motorisierungen LED-Scheinwerfer Serie. Auf Wunsch liefert Audi sie in der Matrix-Technologie. Das Fernlicht ist dann pro Einheit in 25 einzelne Leuchtdioden aufgeteilt, die sich je nach Situation einzeln zu- und abschalten oder dimmen. Weitere Merkmale der neuen Scheinwerfer sind das intelligente Kurvenlicht, das Tagfahrlicht mit neuer Optik und das Blinklicht mit dynamisierter Anzeige. Das Lichtsystem im A8 arbeitet navigationsbasiert und reagiert auf die jeweilige Fahrsituation, indem die Lichtverteilung der Scheinwerfer durch prädiktive Streckendaten beeinflusst wird. In Verbindung mit der optionalen Navigation plus mit MMI touch werden die im Navigationssystem enthaltenen Streckendaten wie Kurvenverläufe oder Straßenklassifizierungen erkannt.

Auch am Heck des neuen Audi A8 sind die LED-Leuchten flacher geworden, der neu gezeichnete Stoßfänger schließt bei allen Motorisierungen bis auf den S8 zwei rautenförmige Endrohre ein. Neue Chromleisten und hochglänzend schwarze Fensterrahmen runden die Designmodifikationen ab. Zwölf Lackfarben, darunter fünf neue, stehen zur Wahl.

Auf dem deutschen Markt bietet Audi den neuen A8 mit zwei Otto- und zwei Dieselmotoren an: der per Kompressor aufgeladene 3.0 TFSI mit 228 kW / 310 PS, der V8-Biturbo 4.0 TFSI mit 320 kW / 435 PS, der 3.0 TDI Clean Diesel mit 190 kW / 258 PS und der 4.2 TDI Clean Diesel mit 283 kW / 385 PS und 850 Newtonmetern Drehmoment. Alle Aggregate erfüllen die Euro-6-Norm, reibungssenkende Maßnahmen verringern den Verbrauch um bis zu zehn Prozent.

Bei den meisten Motoren ist die Leistung gestiegen. Der 4.0 TFSI beschleunigt den A8 Quattro jetzt in 4,5 Sekunden von null auf 100 km/h. Das Cylinder-on-Demand-System (COD) legt in der Teillast vier der acht Zylinder still. Der effizienteste Motor ist der 3.0 TDI Clean Diesel – er begnügt sich nach EU-Norm mit im Schnitt 5,9 Litern Diesel pro 100 Kilometer (155 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Der Audi A8 L W12 Quattro ist das Topmodell der Baureihe. Aus 6,3 Litern Hubraum mobilisiert er 368 kW / 500 PS. Beim Normverbrauch erzielt er mit 11,7 Litern pro 100 Kilometer (270 g CO₂ / km) den Bestwert in seiner Klasse. Auch er verfügt über ein COD-System, das speziell für ihn entwickelt wurde. Bei niedriger Last legt es bei sechs Zylindern die Einspritzung und die Zündung still. Der exzellente akustische Komfort wird durch die angebotene Die Active Noise Cancellation (ANC) sorgt für einen besonders leisen Innenraum.

Mit 382 kW / 520 PS ist der S8 die sportlichste Großlimousine von Audi. Der 4.0 TFSI beschleunigt den Wagen mit Quattro-Antrieb in 4,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Auf 100 Kilometer verbraucht er dank COD im Mittel 10,1 Liter Kraftstoff (CO₂: 235 g/km).

Die Palette rundet der Audi A8 Hybrid mit 2,0 Litern Hubraum und einer Systemleistung von 180 kW / 245 PS ab. Die Lithiumionen-Batterie im Heck ermöglicht rein elektrisches Fahren bis maximal 100 km/h mit einer Reichweite von etwa drei Kilometern. Im Schnitt verbraucht der A8 Hybrid im NEFZ 6,3 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (147 g CO₂ pro km).

Als standardmäßige Kraftübertragung dient im A8 eine Acht-Stufen-Tiptronic. Das elektronisch gesteuerte Automatikgetriebe arbeitet mit dem permanenten Allradantrieb Quattro zusammen. Optional ergänzt ihn Audi mit dem Sportdifferenzial an der Hinterachse, das die Kräfte je nach Bedarf zwischen den Rädern verteilt. Beim S8 und beim A8 4.2 TDI Clean Diesel Quattro ist es Serie.

Die Bezugsmaterialien, Dekorleisten und Farben im Interieur sind in vielen Bereichen neu arrangiert. Für den A8 und den A8 L gibt es im Fond auf Wunsch zwei elektrisch einstellbare Einzelsitze, beim A8 L steht dazu eine durchgehende belederte Mittelkonsole zur Wahl. Als First-Class-Lösung dient hier der Ruhesitz mit elektrisch verstellbarer Fußablage. Darüber hinaus stehen viele weitere Features zur Wahl – von der Vierzonen-Klimaautomatik über die Servoschließung bis zur Kühlbox.

Zu den optionalen Assistenzsystemen zählt die Adaptive Cruise Control mit Stop&Go-Funktion. Neu sind der Audi Active Lane Assist, der die Lenkungsrichtung gegebenenfalls leicht korrigiert, und der Parkassistent mit Umgebungsanzeige, der die Lenkarbeit beim Parken übernimmt. Das ebenfalls neue Head-up-Display projiziert wichtige Informationen im Sichtbereich des Fahrers auf die Windschutzscheibe. Der Nachtsichtassistent kann neben Fußgängern jetzt auch größere Wildtiere erkennen.

Als Ergänzung der Navigation plus ist Audi Connect inklusive Autotelefon zu haben. Es verbindet den neuen A8 über ein integriertes UMTS-Modul mit dem Internet. Die Beifahrer können über einen WLAN-Hotspot mit ihren mobilen Endgeräten frei surfen und mailen. Für den Fahrer gibt es Online-Services, wie beispielsweise Verkehrsinformationen online, Google Earth und Google Street View sowie Nachrichten online.

Der neue Audi A8 kommt im November in Deutschland zu den Händlern. Trotz der weiter verbesserten Ausstattung (serienmäßig LED-Scheinwerfer für alle Modelle mit V8-Motorisierung) und der stärkeren Motoren verändern sich die Preise nur geringfügig. In Deutschland wird das neue Audi Modell ab 74 500 Euro angeboten. (ampnet/jri)