

---

## Fahrbericht Audi A8 L 60 TFSI e Quattro: Hier vertragen sich Luxus und Effizienz

Von Axel F. Busse, cen

Topkomfortabel, bärenstark und obendrein noch freundlich zur Umwelt – so sieht Audi sein Spitzenmodell A8 L 60 TFSI e Quattro. Luxuslimousinen sieht man am häufigsten in vornehmem Schwarz, doch diese gibt sich very British: „Goodwoodgrün“ nennt Audi die Individuallackierung und verlangt von den Kunden auch gleich 3100 Euro extra dafür. Doch wer ein Auto für einen sechsstelligen Listenpreis bestellt, den schrecken solche Petitesse nicht. Die Außenfarbe ist Programm beim Topmodell aus Ingolstadt, denn es prangt ein „E“ auf dem amtlichen Kennzeichen. Im Alltag bedeutet das nicht nur abgasfreies Fahren im Teilzeit-Modus, sondern in vielen Gemeinden auch Vorrechte beim Parken oder der Benutzung der Busspur.

Seit Ende vergangenen Jahres rollt das Flaggschiff mit Stecker zu den Kunden, und bei Audi geht man davon aus, dass der Plug-in-Hybrid in Deutschland bis zu 50 Prozent am Gesamtvolumen der Baureihe erreichen kann. Europa wird deshalb als Schwerpunktmarkt angesehen, gefolgt von USA und China. Einen Nachfrageschub kann der A8 hierzulande gut vertragen, denn der zeitweilige Segmentzweite war zuletzt gegenüber den Mitbewerbern etwas ins Hintertreffen geraten. Mit 2533 Neuzulassungen im vergangenen Jahr wurde er außer vom Dauerspitzenreiter S-Klasse noch von 7er BMW (4151) und Porsche Panamera (3585) überflügelt.

Kein Komfort ist so hochklassig, kein Ambiente so edel, dass sie sich nicht noch steigern ließen. Die Langversion des A8, von Hause aus zu den Spitzenprodukten deutscher Premiummarken zählend, macht das eindrucksvoll mit einer fast 150 Seiten umfassenden Preisliste deutlich. 20-Zoll-Felgen wie beim Testwagen gehören da noch zu den preiswerteren Sonderausstattungen, wohingegen man für das so genannte Sportpaket „advanced muskatbraun“ den Gegenwert eines Kleinwagens veranschlagen muss. Es besteht aus cognacfarbenen Lederbezügen mit blauen Ziernähten, elektrischen Sonnenrollos an Heck- und hinteren Seitenscheiben, Individual-Kontursitzen (natürlich beheiz- und belüftbar inklusive Massagefunktion), Ambiente-Lichtpaket und Doppelspeichen-Multifunktionslenkrad. Heizdrähte gibt es auch in der Armauflage zwischen den Sesseln und in der Fußablage rechts hinten – falls gewünscht.

Für Extra-Geld ist fast alles zu haben

Als mobiler Showroom im Einsatz wartet der Testwagen zum Beispiel noch mit einem Licht-Paket für knapp 5000 Euro auf. Wie der Vorhang im Schauspielhaus öffnet sich der Scheinwerferkegel, wenn die Matrix-Leuchten automatisch auf maximale Leistung umschalten, Abbiege-, Rangier- und Kurvenlicht können ebenso eingesteuert werden wie das Laser-Fernlicht, das die Reichweite der Leuchtkraft nahezu verdoppelt. Im Paket außerdem enthalten sind das Head-up-Display und das Scheibenwaschsystem. Nur für den Nachtsicht-Assistenten darf man noch einmal 2300 Euro obendrauf legen.

Wo die Geldbörse gerade weit offensteht, noch dieses: Die Einzelsitze im Fond sind natürlich genauso variabel wie die der Frontpassagiere. Die belebte Mittelkonsole mit Ablagefach nimmt auch die Bedienelemente der Sitze auf, mit denen ein Maximum an Bequemlichkeit erreicht werden kann. Das Lounge-Paket in der zweiten Reihe ist für 6795 Euro zu haben. Ungewollter Nebeneffekt dieser Wohlfühl-Offensive: Ein ständiger Konflikt zwischen dem Wunsch, mit 449 PS (330 kW) Systemleistung selbst dynamisch die Kurvenlandschaft zu erkunden und dem, entspannt gefahren zu werden. Stolze 3,13 Meter

---

Radstand sorgen für üppige Platzverhältnisse im Fond, vorn genießen die Passagiere 1,51 Meter Kabinenbreite, hinten 1,47 Meter.

Wer seine Limousine bis unters Dach mit Annehmlichkeiten füllt, muss wissen, dass er dafür zweimal zahlt – beim Händler und an der Tankstelle. Jeder Stellmotor bringt ein paar Gramm mehr ins Auto, in der Summe sind es dann etliche Zusatzkilos Eigengewicht. Exakt 2400 Kilogramm Leermasse bedeuten für den Testwagen allerdings nur eine moderate Überschreitung des Sollwerts aus dem Datenblatt. Ein wesentlicher Unterschied zu den nur von Verbrennern angetriebenen Schwestermodellen stellt beim A8 PHEV die Gepäckkapazität dar. Durch die an der Hinterachse montierte Leistungsbatterie gehen von ursprünglich 505 Litern Kofferraum 115 Liter verloren.

Der Akku hat eine Kapazität von 14,1 kWh und arbeitet mit einer Spannung von 385 Volt. Da man unterwegs sicher nicht auf die Tasche mit dem Ladekabel verzichten möchte, muss man vom tatsächlichen nutzbaren Kofferraum noch weitere 25 Liter abrechnen. Die Abwärme der Hochvolt-Komponenten wird übrigens mittels Wärmepumpe von der serienmäßigen Vier-Zonen-Klimaautomatik genutzt.

Der turbo-befeuerte Sechszylinder liefert 340 PS (250 kW) und 500 Newtonmeter Drehmoment. Gemeinsam mit dem 136 PS (100 kW) starken Permanentsynchron-Elektromotor kommt der A8 auf ein System-Drehmoment von 700 Newtonmetern. Das sind 100 Nm mehr als beim 3,0-Liter-Diesel, der im A8 weiterhin angeboten wird, und es macht den Hybriden im Spurt auf 100 km/h eine glatte Sekunde schneller als den Selbstzünder, obwohl der rund 300 Kilo leichter ist.

In der Praxis sind es 8,9 Liter

Bis zu 46 Kilometer weit kann man mit dem teil-elektrifizierten A8 abgasfrei fahren, sagt Audi. Bei diesem Praxistest versprach die Reichweitenanzeige nach einem etwa zweistündigen Aufenthalt an der Ladesäule 32 Kilometer, wobei die Ladeleistung zwischen drei und sieben Kilowatt schwankte. Schön wäre es, wenn der Luxus-Stromer auch über einen Charge-Modus verfügen würde, der es erlaubt, während der Fahrt Verbrenner-Leistung für das Laden der Batterie abzuzweigen. Doch das hat der Hersteller nicht vorgesehen. So wird lediglich auf dem üblichen Wege beim Bremsen oder bei Bergabfahrt kinetische Energie hereingeholt. Eine „Hold“-Funktion zum Einfrieren des Stromvorrats gibt es aber.

Offiziell ist der durchschnittliche Verbrauch an Superbenzin (bei Verwendung von 20-Zoll-Rädern) mit 2,7 Litern je 100 Kilometer angegeben. Das macht sich gut in der Flottenstatistik, denn damit unterbietet das Fahrzeug die magische Grenze von 90 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ganz erheblich. Im elektrischen Betrieb sollen für die Normstrecke 21,2 kWh fällig werden. Bis 135 km/h ist die E-Fahrt möglich. Die Langzeitbetrachtung durch den Bordcomputer offenbart das Bild in der Praxis: 8,9 Liter auf 100 Kilometer können für eine 2,4 Tonnen schwere Luxuslimousine aber durchaus als respektabel angesehen werden, parallel wurde ein Stromverbrauch von 10,1 kWh/100 km protokolliert.

Fazit: Wenn es eines Beweises bedurft hätte, dass man auch elektrisch auf höchstem Komfortniveau unterwegs sein kann, so ist er mit dem A8 L TFSI e Quattro erbracht. Weder an Fahrdynamik, noch an Behaglichkeit sind Defizite festzustellen. Allerdings wäre es klug gewesen, dem Fahrer selbst die Entscheidung darüber zu überlassen, ob er zum Beispiel bei langen Autobahnstrecken etwas Motorleistung zum Wiederaufladen einsetzen möchte, um dann mit voller Batterie ins möglicherweise für Verbrenner eingeschränkt befahrbare urbane Umfeld eintauchen zu können. (ampnet/afb)

Daten A8 L TFSI e Quattro

---

Länge x Breite x Höhe (m): 5,30 x 2,13 (inkl. Spiegel) x 1,49  
Radstand (m): 3,13  
Verbrennungsmotor: V6-Benziner, 2995 ccm, Bi-Turbo, Direkteinspritzung  
Leistung: 250 kW / 340 PS bei 5000–6400 U/min  
Max. Drehmoment: 500 Nm bei 1370–4500 U/min  
Elektromotor: 100 kW / 136 PS und 350 Nm  
Systemleistung: 330 kW / 449 PS und 700 Nm  
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,9 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 2,7 Liter/100 km  
Tankinhalt: 65 Liter  
Stromverbrauch: 21,2 kWh/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 60 g/km  
Testverbrauch: 8,9 Liter/10,1 kWh je 100 km  
Bereifung: 265/40 R 20  
Leergewicht Testwagen: 2400 kg  
Basispreis: 109.600 Euro  
Testwagenpreis: 156.595 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Audi A8 L 60 TFSI e Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Audi A8 L 60 TFSI e Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Audi A8 L 60 TFSI e Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Audi A8 L 60 TFSI e Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Audi A8 L 60 TFSI e Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Audi A8 L 60 TFSI e Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Audi A8 L 60 TFSI e Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Audi A8 L 60 TFSI e Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Audi A8 L 60 TFSI e Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Audi A8 L 60 TFSI e Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Audi A8 L 60 TFSI e Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---