
Fahrbericht Audi A8 PHEV: Mehr Licht, mehr Leistung, mehr Reichweite

Von Guido Borck, cen

Fünf Jahre nach der Markteinführung spendiert Audi dem A8 ein Facelift. Die Modellüberarbeitung umfasst neben optischen Retuschen mehr Assistenten sowie ein neues digitales Matrix-Licht. Das Motorenprogramm mit Sechs und Acht-Zylinder-Triebwerken bleibt vor erhalten. Gleiches gilt für den Plug-in-Hybriden, für den die Ingolstädter mindestens 108.950 Euro aufrufen. Die sportliche Speerspitze bildet der S8 mit seinem 4,0-Liter-V8-Biturbo und 571 PS.

Optisch gibt sich der A8 fortan an den neu gestalteten Scheinwerfern zu erkennen. Neben dem serienmäßigen LED-Licht sowie dem optionalem Matrix-LED lässt sich die Nobellimousine neuerdings auch mit digitalen Matrix-LEDs ausrüsten. Hierbei verfügt jeder der beiden Scheinwerfer über circa 1,3 Millionen Mikrospiegel, die das Licht der LEDs in winzige Pixel zerlegen. In Verbindung mit der so genannten DMD-Technologie (Digital Micromirror Device) lässt sich der Lichtteppich noch präziser sowie mit einer sehr hohen Auflösung steuern, welches auf der Autobahn die eigene Fahrspur besonders hell ausleuchtet, während das ebenfalls neue Orientierungslicht in Baustellen-Verschwenkungen dem Fahrer hilfreich unterstützend den richtigen Weg weist.

Die weiteren Retuschen an der Aluminiumkarosserie des A8 fallen recht maßvoll aus. Neben den markanten geformten Scheinwerfern tragen der Singleframe-Kühlergrill sowie die Stoßfänger ein neues Layout, während die digitalen OLED-Rückleuchten an der Heckpartie nach in einer breiteren Chromspange eingebettet wurden. Die Heckleuchten verfügen jetzt außerdem über eine clevere Annäherungserkennung. Sollten sich andere Verkehrsteilnehmer dem stehenden A8 von hinten auf weniger als zwei Meter nähern, leuchten alle OLED-Segmente mit voller Kraft, um einen etwaigen Unfall durch den Hintermann zu vermeiden.

Über 40 Assistenten

Überhaupt bietet der Audi A8 massenhaft Fahrerassistenten. Knapp über 40 elektronische Systeme sind es insgesamt, teils serienmäßig, teils optional. Dazu zählen neben dem erwähnten Annäherungsassistenten auch das autonome Fahren wie etwa im Stau bis hin zum vollautomatischen Einparken. Möglich macht dies eine Armada von Radar- und Ultraschallsensoren nebst optischen Kameras sowie Laserscannern, die das Umfeld permanent beobachten. Alle Systeme arbeiten, ähnlich wie in der Luftfahrt redundant und sind dadurch doppelt abgesichert. Theoretisch könnte der Audi auch vollkommen autonom durch den Verkehr gleiten, allerdings fehlt hierzu noch die gesetzliche Freigabe.

Der Fahrerplatz ähnelt eher einem modernem Flugzeugcockpit. Das digitale Kombiinstrument türmt sich direkt vor dem Fahrer auf, rechts daneben befindet sich der große Monitor für das Infotainment und die Navigation und eine Etage tiefer sitzt ein weiterer Touchscreen, der sich vielfältig personalisieren lässt. Dadurch können wichtige Favoriten wie etwa Telefonnummern oder eigene Musik-Playlists auf einem separaten Zeilenfeld abgespeichert werden und sind anschließend sofort griffbereit. Wer es hingegen noch einfacher haben möchte, der nutzt die komfortable Online-Sprachsteuerung, die ganze Sätze versteht und wenn es sein muss für die Passagiere auch schon mal die Heiztemperatur erhöht oder nach empfehlenswerten Restaurants in der Umgebung sucht.

Aber das gab es auch schon vorher im hochwertig anmutenden sowie penibel verarbeiteten A8. Neu ist hingegen die Ausstattungslinie S-Line, die mit dem Facelift ins

Programm aufgenommen wurde und genauso wie bei anderen Modellen aus Ingolstadt nun auch sportlich ambitionierte Führungskräfte auf den Geschmack bringen soll. Zum S-Line zählen exklusive Designelemente wie unter anderem das Drei-Speichen-Lenkrad, eine Alu-Pedalerie sowie ein sportlicherer Auftritt innen wie außen. Darüber hinaus kann die Luxuslimousine nun in vier neuen Farben sowie fünf Matt-Lackierungen bestellt werden.

Etwas mehr Leistung und kräftigere Akkus

Am umfangreichsten fiel die Modellüberarbeitung beim A8 Plug-in-Hybrid aus. Die Antriebskombination mit der sperrigen Bezeichnung A8 60 TFSI e Quattro besteht weiterhin aus einem 3,0-Liter-V6-Benziner sowie einem Elektromotor, erhielt jedoch einen kleinen Leistungsschub und bringt es nun auf eine Systemleistung von 462 PS statt vorher 449 PS. Außerdem wurde die Kapazität der Lithiumionen-Akkus auf 17,9 kWh gesteigert. Dadurch erhöht sich die elektrische Reichweite nach der WLTP-Norm auf 54 Kilometer, während die CO₂-Emissionen bei förderungsfähigen 50 Gramm pro gefahrenen Kilometer liegen.

Wie man es von Vollhybriden her kennt, fährt auch der A8 Plug-in-Hybrid zunächst elektrisch los. Erst etwas später und mit stärkerer Beschleunigung schaltet sich der V6-Benziner sanft hinzu. Sind beide Motoren im Einsatz steht ein gewaltiges Drehmoment von 700 Newtonmetern bereit, und der Audi macht seinem Fahrer schnell klar, dass man mit dem alternativen Antrieb keinesfalls untermotorisiert unterwegs ist. Wird die volle Leistung abgerufen, geht es äußerst druckvoll zur Sache. Dann katapultiert der A8 trotz seiner gut 2,4 Tonnen an Gewicht in nur 4,9 Sekunden der Hunderter-Marke entgegen und entfacht regelrecht einen Sturm, der bei einer Spitze von 250 km/h endet.

Außerdem ist der Plug-in-Hybrid zumeist sehr leise und so gut gedämmt, dass von den Antrieben oder den Windgeräuschen nur wenig zu hören ist. So empfiehlt sich die gediegene Luxuslimo als ein komfortables Reisefahrzeug für die Langstrecke, zumal auch die Sitze sich perfekt an den Körper schmiegen. Trotz seines auferlegten Sparauftrags fährt sich der A8 genauso leichtfüßig wie seine Brüder mit herkömmlichen Motoren. Selbstverständlich lässt sich der angegebene WLTP-Durchschnittsverbrauch von nur 2,2 Litern Super nur dann annähernd einhalten, wenn der Audi überwiegend elektrisch gefahren wird. So quitierte der Bordcomputer auf unserer Runde mit dem A8 samt vollem Akku und im häufigen Elektromodus abschließende 5,8 Liter. In Anbetracht der Masse, die der A8 Plug-in-Hybrid bewegt, und seiner Luxusausstattung ist dieser Wert immer noch durchaus respektabel. (aum/Guido Borck)

Daten Audi A8 60 TFSI e Quattro Plug-in-Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 5,19 x 1,95 x 1,47
Radstand (m): 3,00
Antrieb: V6-Benziner, 2995 ccm, Direkteinspritzung, Turboaufladung, 100-kW-Elektromotor, Allrad
Leistung: 250 kW / 340 PS bei 5000 U/min
Max. Drehmoment: 500 Nm bei 1370–4500 U/min
Drehmoment E-Motor: 350 Nm
Achtstufen-Automatikgetriebe
Systemleistung: 340 kW / 462 PS
Systemdrehmoment: 700 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,9 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 2,2 Liter
Batteriekapazität: 17,9 kWh / 14,4 kWh (netto)
Elektr. Normreichweite (WLTP): 54 km
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 50 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 2370 kg / max. 520 kg
Kofferraumvolumen: 390 Liter

Max. Anhängelast: 2300 kg
Bereifung: 255/45 R 19
Wartungsintervall: nach Anzeige
Basispreis: 108.950 Euro

Bilder zum Artikel



Audi A8 PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A8 PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A8 PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A8 PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A8 PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A8 PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A8 PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



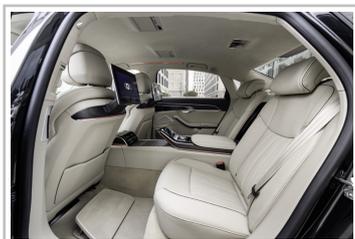
Audi A8 PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A8 PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A8 PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A8 PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A8 PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A8 PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi
