

CLASSIC DRIVER

Audi A8: Achtungserfolg



Vorhang auf für den neuen Audi A8. Die dritte Ausgabe des Ingolstädter Oberklässlers soll auch in diesem Segment den Vorsprung durch Technik wieder herstellen. Classic Driver liefert erste Fahreindrücke.

Die Verkäufer von Oberklasse-Limousinen haben es dieser Tage schwer. Ihrer Kundschaft werden Budgets gekürzt oder Dienstwagen gleich ganz abgeschafft. Nicht zuletzt sorgt auch der in Krisenzeiten latent vorhandene Sozialneid für eingeschränkte Freude an dem guten Stück. So gesehen ist das unauffällige und zurückhaltende Design des neuen Audi A8 kein Nachteil, zumal er sich in Sachen Größe nicht zu verstecken braucht. So beträgt die Länge des Flaggschiffs nun stattliche 5,13 Meter. Mag man die neue Oberklasselimousine aus einiger Entfernung am Tage noch für einen modifizierten Audi A4 halten, sorgen auffallend helle LED-Leuchten an den Scheinwerfern und den Rückleuchten für eine markantere Nachtansicht.



Um zu verhindern, dass der neue Audi A8 trotz seiner wuchtigen Dimensionen an Übergewicht leidet, setzt Audi traditionell auf konsequenten Leichtbau. Dank der Aluminium-Space-Frame-Bauweise liegt das Gewicht des Audi A8 rund 150 Kilogramm unter dem der Wettbewerber. In Verbindung mit dem günstigen Luftwiderstandsbeiwert von nur 0,26 cw und den effizienten Motoren ergibt im Vergleich zum Vorgänger um rund 18 Prozent niedrigeren Verbrauch.





Der Audi A8 wird ab seiner Markteinführung zunächst mit drei Aggregaten angeboten, zwei Achtzylindern und einem Sechszylinder-Dieselmotor. Die Selbstzünderaggregate arbeiten nach dem Common Rail-Prinzip und begeistern mit hoher Laufruhe und einer angenehmen Drehmomentcharakteristik. Es bleibt dem persönlichen Fahrstil überlassen, ob man sich für den 350 PS starken 4,2 Liter V8 TDI oder die Basisversion, den 3,0 Liter V6 TDI mit 250 PS, entscheidet. Denn schon dieser Motor beschleunigt den serienmäßig mit einer sanft schaltenden Achtgangautomatik ausgerüsteten Audi A8 binnen 6,6 Sekunden auf 100 km/h und gewährleistet eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h.



Der Einstiegsmotor beschleunigt den A8 damit nur eine Sekunde langsamer als der Achtzylinder, dessen

gewaltiges Drehmoment von 800 Nm ein Fahrerlebnis der besonderen Art bietet. Untermalt wird dieser Schub von einem angenehmen Turbinensound, der keinesfalls mehr an die rauen TDI-Dieselmotoren der Vergangenheit erinnert. Dazu können sich die Verbrauchswerte der Selbstzünder sehen lassen. Sowohl der V8, mit einem Mittelwert von 7,6 Litern, als auch der kleinere V6 TDI, mit nur 6,6 Litern, erreichen Werte, die vor wenigen Jahren als Erfolg im Kleinwagensegment gefeiert worden wären.



Der derzeit einzige Benziner im Angebot, ein V8 Motor mit 4,2 Litern Hubraum, gerät angesichts der hohen Qualität der Dieselmotoren etwas ins Hintertreffen. Seine 445 Nm und 372 PS sind bisweilen ein wenig schlapp im Antritt und lassen speziell auf schnellen Landstraßenpassagen die Leichtigkeit und Lässigkeit einer üppig motorisierten Limousine vermissen. So greift die Hand beim Herausbeschleunigen aus engen Kurven schon mal zu dem Ganghebel, der an den Wahlhebel einer Motoryacht erinnert, um manuell den

Befehl zum raschen Herunterschalten zu geben. Das erledigt der Automat zwar schnell und ohne lästige Schaltstöße, er wirkt dabei aber wenig souverän. Mit einem Verbrauch von 9,5 Litern und einem CO₂-Ausstoß von 219 Gramm/km bildet dieser Motor auch in Sachen Verbrauch das derzeitige Schlusslicht.



Allen Motorvarianten gemeinsam ist das elektronisch geregelte Luftfederfahrwerk sowie der Allradantrieb mit variabler Kraftverteilung. Damit bietet der Audi A8 ein hohes Maß an Fahrkomfort und Fahrsicherheit, das durch das optionale Sportdifferential an der Hinterachse und die Dynamiklenkung noch verbessert werden kann. Den letzten Schliff erhält der Fahrstil durch ein ausgeklügeltes Bordnetz, das sämtliche Funktionen des Fahrzeuges miteinander verbindet und in der Lage ist, die in der Navigation abgelegte Topografie der gewählten Strecke in die aktuelle Abstimmung des Fahrzeuges mit einzubeziehen. So weiß das Management des A8 oft schon vor dem Fahrer von der nächsten Kurve und verhindert so überflüssige Schaltvorgänge oder reguliert die Dämpfung der Fahrstrecke entsprechend.





Im Innenraum spürt man von dem technischen Aufwand nur wenig. Dort residiert man in einem ausgezeichneten Ambiente, geprägt von edlen Hölzern, Leder, Aluminiumleisten, und genießt das wohlige Gefühl des vollständigen Umsorgtseins. Hauptakteure in diesem Wellnessstempel sind dabei die in zahlreiche Richtungen verstellbaren Massagesitze (auf Wunsch auch im Fond) sowie die 1.400-Watt-Soundanlage aus dem Hause Bang&Olufsen, deren Hochtöner spektakulär aus der Schalttafel ausfahren.





Bei Einbruch der Dunkelheit erhellt den Innenraum zudem ein ausgeklügeltes Lichtspiel von LED-Leisten, Fußraumbeleuchtung und Ambientlicht. Wer es mag, kann sich auf Knopfdruck seine individuelle Farbe aussuchen. Absolutes Novum in der Reihe der elektrischen Spielereien stellt das vor dem Wählhebel untergebrachte Touchpad namens MMI Touch dar. Ohne den Blick vom Verkehrsgeschehen abzuwenden, besteht die Möglichkeit, einzelne Buchstaben auf ein Zigarettenschachtel großes Feld zu malen, und so dem Navigationssystem oder dem Telefonsystem neue Anweisungen zu erteilen. Das funktioniert in der Praxis nach einiger Eingewöhnung recht gut, zumal die getätigte Eingabe von einer Frauenstimme aus den Tiefen des A8 quittiert wird. Die Navigation glänzt zusätzlich erstmals mit einer Google unterstützten Suchfunktion sowie mit dreidimensionalen Abbildungen von Sehenswürdigkeiten und Städten.



Soviel Aufwand hat seinen Preis und der ist im Falle des Audi A8 nicht unerheblich. Der kleinste Diesel mit einer brauchbaren Serienausstattung steht mit rund 72.200 Euro in der Preisliste. Der Wunsch nach mehr Leistung wird in Kombination mit ein wenig mehr Ausstattung ab rund 90.000 Euro realisiert. Doch das dicke Ende kommt in Form einer Flut von möglichen Sonderausstattungen, die den Top-Audi zwar so individuell wie möglich, aber auch nahezu doppelt so teuer machen können.

Text: [Sven Jürisch](#)

Fotos: Sven Jürisch, Audi

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/audi-a8-achtungserfolg>
© Classic Driver. All rights reserved.