

AUDI-TECHNOLOGIETRÄGER ZUM VIERTEN



Audi A8

Der Audi A8 könnte in der vierten Generation bis zu 60 km/h selbst fahren. Freigeschaltet ist die Option jedoch noch nicht. Wir können aber von weiteren Innovationen berichten.



Die Markteinführung des neuen Audi A8 wird gegen Ende 2017 erfolgen. Die Oberklasse-Limousine gilt seit 1994 als Technologieträger der Marke und sie war die erste ihrer Art mit Allradantrieb, damals haarscharf über fünf Meter lang. Nun präsentiert sich die vierte, im Vergleich zum Vorgänger nochmals um vier Zentimeter gewachsene A8-Generation. Ein mächtiges Auto, 5,17 m lang sowie 1,95 m breit, mit Quattro-Antrieb. Man fragt sich, wer sich etwas Derartiges heutzutage noch kaufen soll.

Familienväter tendieren, auch wenn sie besonders gut verdienen sind, eher zu einem SUV wie zum Beispiel dem Q7 von Audi. Der ist immerhin zehn Zenti-

meter kürzer und bietet trotzdem mehr Stauraum. Autos à la Audi A8, BMW 7er, Cadillac CT6, Jaguar XJ oder Mercedes S-Klasse werden zumindest in Mitteleuropa fast nur noch als Chauffeurlimousinen eingesetzt und sorgen vor der EU-Zentrale in Brüssel (B), prächtig inszeniert, regelmäßig für den angestrebten Image-Schub.

Kritikpunkt Sitztiefe

Deshalb muss hier eine Kritik am grossen Audi ansetzen: Der Fussraum im Fond ist zwar generös, in der Version Lang (+13 cm) geradezu fürstlich, aber die für Langbeinige wichtige Sitztiefe ist viel zu kurz geraten. Die elektrischen Verstellmöglichkeiten in alle Richtungen

vermögen dies nicht zu kaschieren, selbst Mittelklasse-Limousinen (bzw. Kombis) bieten zum Teil wesentlich mehr Oberschenkelunterstützung.

Ansonsten erfüllt das neue Audi-Flaggschiff die gesetzten Erwartungen. Es bietet bei der Einstiegsmotorisierung 3.0 V6 TDI 23 PS mehr (+9 %, zuvor waren es 286 PS) und verbraucht gegenüber der Generation drei rund 7 % weniger. Kostenpunkt: ab 111 800 Fr. Neu im Programm ist als Otto-Einstiegsmotorisierung ein gleich grosser V6-Benziner mit 340 PS. Der theoretische Gesamtverbrauch liegt hier bei 8.1 l/100 km. Dessen Verkaufspreis ist ab 114 400 Fr. im Programm. Wenn man die beiden Versionen kurz hintereinander fährt,

Der Wiedererkennungswert ist auch beim neuen Audi A8 hoch. Am Heck fällt die dynamische Lichtinszenierung mit den Rückleuchten auf.

© zVg

sind praktisch keine Unterschiede auszumachen. Zumindest im Innenraum ist der in Verruf geratene Diesel nicht mehr als solcher zu identifizieren und im rechten Fuss schon gar nicht.

Etwas später soll ein stärkerer Dreiliter-Benziner mit 449 PS folgen, dazu der W12, ein Benziner, mit 585 PS. Für 2019 ist schliesslich ein 4-Liter-Motor mit 460 PS angesagt, dessen Sinn sich eigentlich nur über den V8-Prestigefaktor erschliesst. Interessanter ist der angekündigte V8-Plug-in-Hybrid mit 50 km elektrischer Reichweite, der ebenfalls bis 2019 auf sich warten lässt. Alle Aggregate enthalten ein 48-Volt-Hauptbordnetz und Mild-Hybridisierung per Riemen-Starter-Generator. Dadurch ist Segeln mit ausgeschaltetem Motor, erweitertem Start-Stopp-Betrieb sowie hoher Rekuperationsleistung möglich. Ein Effizienzassistent kann die wirtschaftliche Fahrweise unterstützen.

Auf Wolke sieben

In der Basisversion kommt man sich schon wie auf Wolke sieben vor. Der Abrollkomfort wurde spürbar verbessert und wem das nicht genügt, kann künftig ein Aktivfahrwerk mit elektromechanischen Aktuatoren an allen Rädern ordern, was die Federungseigenschaften ins Himmlische steigern soll. Es gibt über die luxuriöse Basisausstattung hinaus überhaupt viel zu ordern, was das Fahren oder Mitfahren noch angenehmer macht. Zum Beispiel eine Vierradlenkung, welche den Wendekreis auf

Technische Daten					
Audi A8 /A8 L	A8 50 TDI Quattro	A8 55 TFSI Quattro	A8 L 50 TDI Quattro	A8 55 L TFSI Quattro	
Zylinder Hubraum	cm3	V6 2967	V6 2995	V6 2967	V6 2995
Motorbauart		24 V Turbo	24 V Turbo	24 V Turbo	24 V Turbo
BohrungxHub	mm	83,0 x 91,4	84,5 x 89,0	83,0 x 91,4	84,5 x 89,0
Leistung	kW/PS bei 1/min	210/286/3750	250/340/5000	210/286/3750	250/340/5000
Drehmoment	Nm bei 1/min	600/1250	500/1370	600/1250	500/3750
Kraftübertragung		AT8			
LxBxH Radstand	mm	5172x1945x1473/2998	5172x1945x1473/2998	5302x1945x1488/3128	5302x1945x1488/3128
Leergewicht fahrbereit gesamt	kg	1975/2690	1920/2680	2000/2700	1945/2745
Kofferraum	L	505			
Beschleunigung 0 – 100 km/h	s	5,9	5,6	5,9	5,7
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250			
Treibstoff Tankinhalt	l	Diesel	Benzin	Diesel	Benzin
Verbrauch kombiniert	l/100 km	5,6	7,5	5,6	7,5
CO ₂ -Ausstoss	g/km	145	171	150	171
Preis inkl. MwSt.ab	Fr.	111 800.–	114 400.–	119 300.–	121 900.–



Chauffeurlimousine! – der vielseitig verstellbare Ruhesitz.

Als Extra im Extra ist für den A8 sogar eine in der Beifahrersitzlehne integrierte Fussmassage erhältlich. Dazu steht eine breite Auswahl an authentischen und naturnahen Materialien zur Disposition sowie acht Farbwelten. Der haptische Overkill feiert Urständ; allein in den Türverkleidungen sind rund zehn verschiedene Werkstoffe verarbeitet.

CH-Ausführung hat mehr

Insgesamt stehen über 40 Assistenzsysteme zur Verfügung, einige davon hat der Schweizer Importeur in die Serienausstattung inkludiert, z. B. die Einparkhilfe mit Flankenschutz, die Umgebungskameras, die Servoschiessung

der Türen oder die HD-Matrix-LED-Scheinwerfer mit dynamischem Blinklicht. Nicht zu vergessen die Lederausstattung «Valetta». Dass man in dieser Aufzählung die Sitzheizung vorn mitaufzählen muss, deutet darauf hin, dass ein Standard-A8 ab Werk ziemlich nackt daherkommt. Serienmässig ist das digitale Display mit zwei Touchscreens. Nur noch ganz wenige Befehle werden durch Knöpfe oder Drehregler erteilt. Das funktioniert zwar gut, die Kritik, dass intuitiv erfolgte Bedienungen weniger ablenken als auf Fingerdruck ausgeführte, dürfte sich aber noch längere Zeit halten.

Auf der langen Probefahrt haben wir in dem schön hochgerüsteten Testwagen lediglich automatisch ausfahrbare Sonnenblenden vermisst. Selbstfah-

Auf Wunsch mit Ruhesitz. Auch erhältlich ist die Fussmassage. Das Instrumentarium ist digital, die Bedienung erfolgt über zwei Touchscreens. Türverkleidung mit zehn verschiedenen Werkstoffen. © zVg

ren nach Level 3 kann der neue A8 ja schon (vgl. AR 38/2017), es fehlt bloss noch die Freigabe für den «Audi-A1-Staupilot», der auf Autobahnen oder mehrspurigen Strassen mit baulicher Trennung die Fahreraufgabe im Kolonnenverkehr bis zu 60 km/h übernehmen kann. Bei Level-3-Autos erwartet uns künftig, dass der Fahrer die Längs- und die Querführung nicht mehr ständig überwachen muss. Das Auto erkennt seine Grenzen selbst und fordert den Fahrer mit mehreren Sekunden Vorlauf zum Übernehmen des Fahrzeugs auf. Audi und potenzielle Kunden warten aber in den meisten Ländern noch auf die Freigabe durch die dafür zuständigen Ämter und/oder Gesetzgeber.

Jürg Wick

A4-Niveau reduziert, und das Rangieren im Parkhaus schon vereinfacht, bevor die automatische Parkhilfe eingreifen kann. Oder beheizbare Armauflagen in den Türen, der Mittelarmlehne vorn und hinten sowie im Lenkrad. Sowie –

