

Audi A8 3.0 TDI DPF quattro tiptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse mit 171 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Die sportliche Luxus-Limousine ist mit dem 3-Liter-Dieselmotor recht gut motorisiert, obwohl das Fahrzeug trotz Alukarosserie nicht gerade leicht ist (1984 kg). Der kultiviert laufende Motor hat nun endlich einen Rußpartikelfilter (690 Euro Aufpreis); mit ihm ist der Allradantrieb serienmäßig, ebenso wie das 6-Stufen-Automatik-Getriebe, das gut harmonisiert und so viel zur ruhigen Fahrweise beiträgt. Fazit: Ein großer, perfekter Reisewagen, in Image und Preis gleichauf mit den Hauptkonkurrenten BMW 7er und Mercedes S-Klasse.

- + sehr gute Verarbeitung
- + hoher Technikstand
- + großer Kofferraum
- + kultivierter Diesel mit Partikelfilter
- + Automatik und Allrad Serie
- + sehr gute Straßenlage
- + sehr hoher Fahrkomfort
- unübersichtlich
- teurer Unterhalt
- hoher Wertverlust



Karosserie/Kofferraum

Note 3,1

Verarbeitung/Handhabung

Note: 1,7

- + Die Verarbeitung ist sehr gut, die Spaltabstände an Türen und Klappen sind gleichmäßig und schmal. Zur Gewichtsreduzierung sind Karosserie und Fahrwerksteile aus Aluminium. Im konservativ gehaltenen Innenraum gefallen hochwertige Materialien und die ebenfalls besonders saubere Verarbeitung. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig, das reduziert die Luftwirbel und damit den Verbrauch.
- Die Stoßfänger sind lackiert und somit kratzempfindlich. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem kleinste Beschädigungen notdürftig repariert werden können.

Übersichtlichkeit

Note: 4,0

- + Helle Xenon-Scheinwerfer mit Waschanlage sind gegen Aufpreis erhältlich. Dazu gibt es ein wirkungsvolles Abbiegelicht.
- Die Karosserie ist unübersichtlich, das gilt besonders für das hohe Heck. So wird Einparken ohne die gegen Aufpreis erhältlichen,



Nach hinten ist die Sicht des Fahrers sehr eingeschränkt.

elektronische Parksensoren zum Glücksspiel. Auch die Rundumsicht ist schlecht: Die seitlichen Fensterpfosten sind sehr breit und bei der Sicht nach schräg hinten stört nicht nur die große Fensterstrebe, sondern auch die rechte Rücksitzkopfstütze, die nicht versenkbar ist.

Ein/Ausstieg

Note: 2,9

- Die Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen ist wegen der verhältnismäßig niedrigen Karosserie höchstens durchschnittlich.
- An den Klapptürgriffen rutscht man beim Öffnen der Türen leicht ab. Beim Parken an Steigungen sind die Türaufhalter der hinteren zu schwach.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,5

- + Der Kofferraum ist groß, er fasst 455 l Gepäck.



Mit 455l Volumen ist der Kofferraum des A8 von standesgemäßer Größe. Leider ist eine umklappbare Rücksitzlehne nicht erhältlich.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,9

- + Gegen Aufpreis öffnet und schließt die Heckklappe per Elektromotor. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Der hintere Bereich des Kofferraums ist wegen der außergewöhnlichen Tiefe schlecht zugänglich.

Kofferraum-Variabilität

Gegen Aufpreis ist ein Skisack lieferbar.

- Eine vorklappbare Rücksitzlehne ist nicht erhältlich. Kleine Gepäckstücke rutschen auf dem großen Ladeboden haltlos hin und her, weil sinnvolle Ablagen fehlen.

Note: 4,5

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 1,5

- + Ergonomie und Bedienung geben keine Rätsel auf, man muss aber die Bedienungsanleitungen (750 Seiten) vorher studiert haben. Die Funktionsebenen sind klar getrennt, die wichtigsten Tasten und Schalter intuitiv bedienbar. Das gilt auch für die serienmäßige Audio-CD-Anlage und das Navigationssystem, das extra kostet. Vieles funktioniert elektrisch - sogar die Feststellbremse. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet; es gibt viele Kontroll- und Warnleuchten. Gegen Aufpreis sind selbst einschaltende Scheinwerfer erhältlich und Rückspiegel, die selbsttätig abblenden. Mit dem ebenfalls erhältlichen Cruise-Control hält der Wagen automatisch konstanten Abstand zum voraus fahrenden Fahrzeug. Ablagen sind ausreichend vorhanden.
- Die vielen Schalter für die Sitzeinstellung sind etwas verwirrend.



Bis auf wenige Ausnahmen geriet die Bedienbarkeit des A8 vorbildlich.

Raumangebot vorne*

Note: 1,8

- + Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein großzügiges Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,95 m einstellen.

Raumangebot hinten*

Note: 3,2

- + Die Rückbank ist für maximal zwei Personen ausgeformt und zugänglich, die aber 1,90 m groß sein können, ohne anzustoßen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt).

Komfort

Note 1,5

Federungskomfort

Note: 1,3

- + Die serienmäßige Dämpfer- und Luftfederung harmonisiert sehr gut, sie lässt sich wahlweise weicher und straffer einstellen. Am ausgewogensten ist die Einstellung "automatic" - sie bietet den höchsten Federungskomfort. Bei ihr liegt der Wagen besonders ruhig auf der Straße, selbst wenn das Tempo hoch und die Unebenheiten gröber sind. Die Wankbewegungen der Karosserie bei Wechselkurven sind sehr gut gedämpft.

Sitzkomfort

Note: 1,3

- + Die Vordersitze sind sehr gut konturiert und bieten festen Halt; dabei kommt trotz der Straffheit der Komfort nicht zu kurz. Höhe und Neigung lassen sich individuell einstellen, der Fahrer sitzt sehr entspannt. Auch die Rücksitzbank ist gut gepolstert, sie hat eine angenehm hohe Lehne.
- Die Sitzfläche ist hinten zu niedrig bzw. zu wenig nach hinten geneigt, dadurch stehen großen Mitfahrern die Knie steil nach oben.

Innengeräusch

Note: 1,0

- + Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpegel niedrig, der Dieselmotor kaum zu hören.

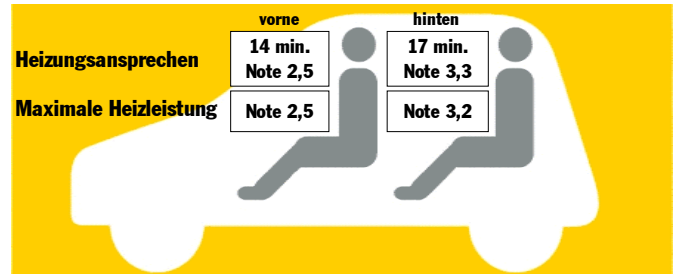
Klimatisierung

Note: 2,3

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizung

ist im vorderen Bereich recht kräftig und im hinteren ausreichend.

- + Die Klimaautomatik arbeitet sensibel und situationsangepasst. Ein Pollenfilter für Allergiker und ein Aktivkohlefilter gegen üble Gerüche von außen sind serienmäßig.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,9

Fahrleistungen*

Note: 2,7

- + Der 3 l-Sechszylinder Diesel ist in der Lage, für ordentliche Beschleunigungswerte zu sorgen.

Laufruhe

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 1,0

- + Die 6-Stufen-Automatik schaltet spontan und fast ruckfrei. Neben dem Lenkrad befinden sich "Schalt paddel", die aber überflüssig sind, da die Beschleunigungen mit ihnen nicht besser sind.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Das Getriebe ist optimal an den Motor angepasst, stellt je nach Anforderung immer die richtige Übersetzung bereit.

Fahreigenschaften

Note 1,6

Fahrstabilität

Note: 1,0

- + Die Richtungsstabilität ist Extraklasse: Unbeirrbar zieht der Wagen seine Spur, selbst wenn das Tempo hoch ist - auf Glätte unterstützt durch den Allradantrieb. Dabei hat der Fahrer ein sehr sicheres Gefühl. Bei plötzlichen Ausweichmanövern hilft das elektronische Stabilitätssystem (ESP), Schleudern zu unterdrücken. Audi bietet auf Wunsch ein Reifendruck-Kontrollsystem (informiert den Fahrer bei Druckverlust), sowie Räder mit Notlaufeigenschaften (PAX-System) an. Selbst bei völligem Druckverlust bleibt dann der Reifen sicher auf der Felge und ermöglicht bei niedrigem Tempo 200 km Weiterfahrt.

Kurvenverhalten

Note: 1,0

- + In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. In kritischen Fahrsituationen greift auch hier die elektronische Stabilitätskontrolle ESP stabilisierend ein, um Schleudern zu vermeiden.

Handlichkeit

Note: 3,0

- + Die angenehm direkte Lenkung macht den Wagen trotz seiner enormen Abmessungen handlich; der Kraftaufwand ist stets niedrig.

Lenkung

Note: 2,0

- + Die Lenkung spricht recht schnell an und ist weitgehend zielgenau. Sie vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit

Note 1,7

Bremsen

Note: 1,7

- + Die kräftige, fein dosierbare Bremse spricht spontan an. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Wagen bereits nach 38 m (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Aufpreisreifen 255/45 R 18). Der Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

Gestaltung

Note: 2,0

- + Der Innenraum ist weitgehend glattflächig und teilweise gepolstert. Rückstrahler warnen in offenen Türen. Warndreieck und Verbandkasten sind sinnvoll untergebracht. Die LED-Rücklichter sind besonders hell und von nachfolgenden Autos gut zu sehen.
- An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbrin-

gen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

Rückhaltesysteme

Note: 1,4

+ Fahrer und Passagiere werden durch insgesamt zehn Airbags geschützt. Die Kopfstützen sind auch für größere Personen hoch genug. Vorne sind sie zudem "aktiv", reduzieren bei einem Crash den horizontalen Abstand zum Kopf und bieten ein Optimum an Schutzwirkung. Die Gurte haben Straffer und Stopper.

Kinder

Note: 2,0

+ Die meisten im Handel erhältlichen Kinderrückhaltesysteme können hinten auf den beiden Außenplätzen ohne Mühe stabil befestigt werden - auch mit dem Isofix-System. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

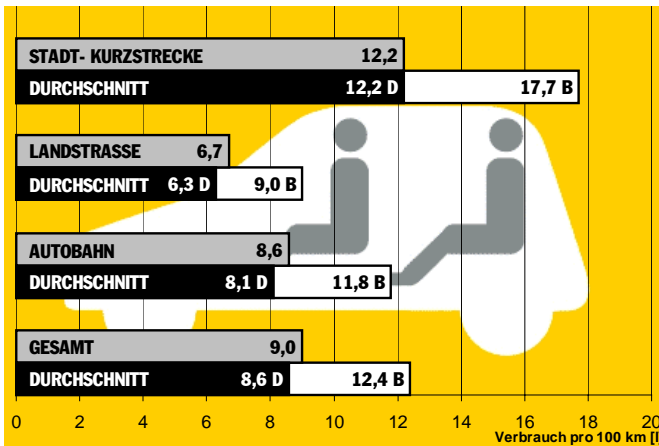
Verbrauch/Umwelt **Note 2,0**

Verbrauch*

Note: 2,2

Innerorts ist der Verbrauch mit 12,2 l Diesel auf 100 km durchschnittlich hoch.

+ Außerorts und auf der Autobahn ist der Motor mit 6,7 l bzw. 8,6 l auf 100 km genügsam. Zusammen mit dem Innerortswert errechnet sich ein Durchschnitt von 9,0 l Diesel auf 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 1,9

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im Durchschnittsbereich.

+ Ein Spezialfilter verhindert, dass gesundheitsgefährdende Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

Die Motorvarianten in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	3.0	3.7	4.2	6.0	3.0 TDI	4.0 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2976	8/3697	8/4172	12/5998	6/2967	8/3936
Leistung [kW(PS)]	162(220)	206(280)	246(335)	331(450)	171(233)	202(275)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	300/3200	360/3750	430/3500	580/4000	450/1400	650/1800
0-100 km/h[s]	7,9	7,3	6,3	5,1	7,8	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	242	250	250	250	243	250
Verbrauch pro 100 km [l]	10,1SP	12,3SP	12,5SP	15,5SP	9,0D	10,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/27/29	22/27/29	22/29/30	22/31/31	23/28/31	23/29/31
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	306(14)	306(14)	306(12)	306(9)	613(14)	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	1118	1301	1436	2113	1096	1372
Grundpreis[Euro]	60000	68200	74400	106900	61300	77800

Aufbau:

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus

Versicherung:

- KH = KFZ-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff:

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

Wirtschaftlichkeit*

Note 0,9

Betriebskosten*

Note: 1,0

+ Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind sehr niedrig.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 0,9

Der A8 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 29.000 km oder alle 2 Jahre ein "Longlife-Service" fällig.

+ Es kommen durchwegs langlebige Wartungs- und Verschleißteile zum Einsatz. Mit Serienbereifung ist Reifenersatz verhältnismäßig preiswert. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei.

- Die Werkstattstundensätze sind hoch. Audi gewährt zudem keine Herstellergarantie.

Wertstabilität*

Note: 2,2

+ Der Audi A8 ist mit dem Dieselmotor und Partikelfilter wertbeständig und lässt sich auch nach Jahren gut wieder verkaufen.

Kosten für Neuanschaffung*

Note: 2,7

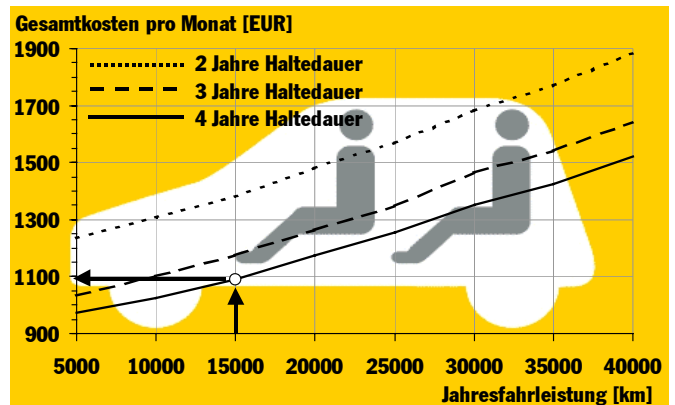
+ Die Kosten bei der Neuanschaffung sind niedrig, der A8 ist mit 61.990 Euro geradezu ein Schnäppchen.

Fixkosten*

Note: 2,5

Die Kosten für die Vollkaskoversicherung halten sich im durchschnittlichen Rahmen.

+ Bis Ende 2005 braucht keine Kfz-Steuer bezahlt zu werden.
- Die Haftpflicht- und die Teilkaskoversicherung ist sehr teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1089 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Daten und Messwerte

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2967 ccm
Leistung	171 kW(233PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	450 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße(Serie)	235/60R16W
Reifengröße(Testwagen)	255/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,4 m/12,25 m
Höchstgeschwindigkeit	243 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Elastizität 60-100 km/h(4.Gang)	-
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	4,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	38 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	9,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	12,2/6,7/8,6 l
CO ₂ -Ausstoß	246 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	54/61/65 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5051 mm/1894 mm/1444 mm
Leergewicht/Zuladung	1984 kg/446 kg
Kofferraumvolumen	455 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2300 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	90 l
Reichweite	1000 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	118 Euro
Monatliche Werkstattkosten	75 Euro
Monatliche Fixkosten	197 Euro
Monatlicher Wertverlust	699 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1089 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/28/31
Grundpreis	61990 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (mit Xenon)	1150 Euro
Parkhilfe, elektronisch	700 Euro°
Reifendruckkontrolle	550 Euro
Runflat-Reifen (PAX-System)	3100 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	1000 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	2100 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder (ab)	2300 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar (Vordersitze)	400 Euro°
Skisack/Durchladeluke	310 Euro°

Aussen

Alarmanlage	110 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend	330 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (bei Xenon Serie)	310 Euro°
Schiebe-Hubdach	1300 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

Karosserie/Kofferraum	3,1
Verarbeitung/Handhabung	1,7
Übersichtlichkeit	4,0
Ein-/Ausstieg	2,9
Kofferraum-Volumen*	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9
Kofferraum-Variabilität	4,5
Innenraum	2,1
Bedienung	1,5
Raumangebot-vorn*	1,8
Raumangebot-hinten*	3,2
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,5
Federung	1,3
Sitze	1,3
Innengeräusch	1,0
Klimatisierung	2,3
Motor/Antrieb	1,9
Fahrleistungen*	2,7
Laufruhe	2,0
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,6
Fahrstabilität	1,0
Kurvenverhalten	1,0
Handlichkeit	3,0
Lenkung	2,0
Sicherheit	1,7
Bremsen	1,7
Gestaltung	2,0
Rückhaltesysteme	1,4
Kinder	2,0
Umwelt	2,0
Verbrauch*	2,2
Schadstoffe	1,9
Wirtschaftlichkeit*	0,9
Betriebskosten*	1,0
Werkstatt-/Reifenkosten*	0,9
Wertstabilität*	2,2
Kosten für Neuanschaffung*	2,7
Fixkosten*	2,5

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5