

Audi A8 2.8 FSI e multitronic

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (154 kW / 210 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,8

Sparen liegt im Trend und macht auch vor der automobilen Oberklasse nicht halt. Bei Audi werden die "Sparer" mit einem "e" am Ende der Typenbezeichnung gekennzeichnet. 2,8 Liter Hubraum erscheinen heutzutage in einem 5-Meter-Auto nicht mehr viel, ebenso die 210 PS. Wer mit dem A8 2.8 FSLe aber losfährt, wird kaum den Eindruck einer Untermotorisierung haben - im Gegenteil. Er zieht kräftig los und kann offensichtlich von dem verhältnismäßig geringem Leergewicht von unter 1,8 Tonnen profitieren, zudem kein kräftezehrender Allradantrieb vorhanden ist. Serienmäßig wird die Kraft über ein stufenloses Multitronic-Getriebe auf die Vorderachse übertragen. Das trägt maßgeblich zu den günstigen Verbrauchswerten des Benzin-Direkteinspritzers bei, wenn man gelassen fährt. Der Motor wird wann immer möglich bei niedrigen Drehzahlen gehalten. Das Zusammenspiel funktioniert gut, wer lieber (simulierte) Schaltstufen hat, kann in den Sport-Modus schalten. Über jeden Zweifel erhaben ist die Verarbeitungsqualität der Karosserie und des Innenraums. Die Grundausstattung bietet alles nötige, bekanntlich braucht es aber in dieser Fahrzeugklasse deutlich mehr, und hier wartet die Aufpreisliste mit schier endlosen Möglichkeiten auf. Es ist kein Problem, 100.000 Euro Extras hineinzustecken, wobei weit weniger schon reicht, um zahlreiche elektronische Fahrerassistenzsysteme für den Sicherheitsbereich zu ordern (z.B. Spurverlassenswarnung, Totwinkelassistent usw.). Insgesamt ein gutes und technisch interessantes Angebot, wenn man mit einem Oberklasse-Auto verhältnismäßig sparsam unterwegs sein will. Hier muss die Konkurrenz noch nachlegen, um vergleichbar sparsame Autos anzubieten. Ab 62.300 Euro beginnt das Vergnügen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW 7er, Mercedes S-Klasse, Lexus LS.

- + **sehr gute Verarbeitung**
- + **hoher Technikstand**
- + **sehr gute Straßenlage**
- + **sehr hoher Fahrkomfort**
- + **hoher Sicherheitsstandard**
- + **relativ sparsam bei zurückhaltender Fahrweise**
- **unübersichtlich**
- **teuer in Anschaffung und Unterhalt**
- **hoher Wertverlust**
- **Traktionsprobleme bei Nässe**



Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

Verarbeitung

Note: 1,3

- + Die Verarbeitung des Audi A8 ist exzellent, die Spaltabstände an Türen und Klappen sind besonders gleichmäßig und schmal. Zur Gewichtsreduzierung sind Karosserie und Fahrwerksteile aus Aluminium gefertigt. Die Türausschnitte sind nach Außen vollständig abgedichtet und verschmutzen nicht, zusätzlich schützen Kunststoffleisten die Schweller vor Verkratzen. Im Innenraum gefallen Ledersitze und andere Materialien höchster Güte. Die Aufpreisliste bietet schier endlose weitere Möglichkeiten, den Innenraum zu veredeln. Der Unterboden ist glattflächig, das reduziert die Luftwirbel und damit den Verbrauch. Der Wagen ist bis ins Detail ausgereift und qualitativ auf höchstem Niveau. Die maximale Dachlast beträgt 100 kg. Die seitlichen Leisten und die abgesetzten Kunststoffeinlagen in den Stoßfänger sind zwar lackiert, können aber kleine Rempler abfangen und kostengünstiger repariert werden.

- Wegen des verbauten Motorraumes sind Arbeiten an den Scheinwerfern stets Werkstattsache, selbst wenn nur ein kleines Standlichtlämpchen getauscht werden muss. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, ein vollwertiges Reserverad kostet 255 Euro Aufpreis.

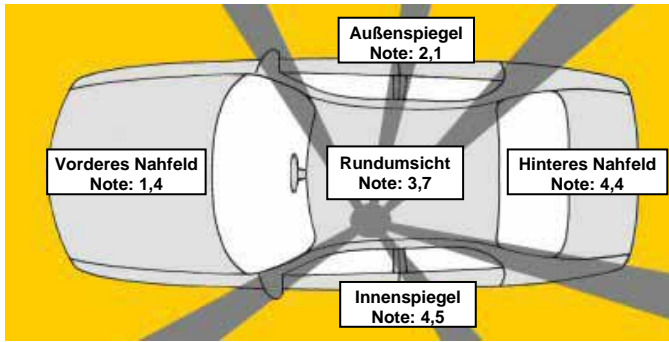
Kurven- und Abbiegelicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) und leuchten in Kurven hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.



Sicht

Note: 2,1



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

- + Helle Bi-Xenonscheinwerfer mit Waschanlage sind Serie, gegen Aufpreis sind adaptives Kurven- und Abbiegelicht erhältlich. Es gibt verschiedene Ausbaustufen von Parksensoren und zusätzlich eine Rückfahrkamera, die bei eingelegtem Rückwärtsgang den Blick nach hinten im Navi-Display anzeigt und das Einparken durch farbige Leitlinien erleichtern soll. Innen- und Außenspiegel sind automatisch abblendend (außen gegen Aufpreis). Für Spurwechsel steht optional das System "side assist" zur Verfügung, das in den Außenspiegeln optisch warnt, wenn sich Objekte im toten Winkel befinden.
- Die Karosserie ist unübersichtlich, das gilt besonders für das hohe Heck. So wird Einparken ohne die gegen Aufpreis erhältlichen elektronischen Parkhilfen zum Glücksspiel. Auch die Rundumsicht ist nicht besonders gut. 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.



In der Rundumsicht hat die große Limousine deutliche Schwächen.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,9

Die Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen ist wegen der verhältnismäßig niedrigen Karosserie nur durchschnittlich.

- + Das schlüssellose Zugangssystem "advanced key" (Aufpreis) ent- und verriegelt die Türen bereits beim Berühren der Türgriffe. Der Schlüssel muss lediglich mitgeführt werden. Beim Ent- und Verriegeln wird das Umfeld mit den Scheinwerfern und kleinen Zusatzleuchten in den Außenspiegeln und Türgriffen (Aufpreis) beleuchtet.
- An den Klapptürgriffen rutscht man beim Öffnen der Türen leicht ab. Beim Parken an Steigungen sind die Türbremsen etwas schwach und halten vor allem die vorderen Türen nicht zuverlässig geöffnet.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,1

Der Kofferraum ist für die Fahrzeugklasse nur durchschnittlich groß, er fasst 455 l Gepäck. Eine Erweiterung durch umklappbare Rücksitzlehnen ist aber nicht möglich.



Mit 455 l Kofferraumvolumen besitzt der A8 ein kleineres Gepäckabteil als der A6 (510 l) aus gleichem Haus.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,8

- + Gegen Aufpreis öffnet und schließt die Heckkappe per Elektromotor auf Knopfdruck. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, die Größe der Ladeöffnung kann aber nur zufriedenstellen.
- Der hintere Bereich des Ladeabteils ist wegen der außergewöhnlichen Tiefe schlecht zugänglich.

Kofferraum-Variabilität

Note: 4,2

- Gegen Aufpreis ist ein Skisack lieferbar. Auch ein Gepäcknetz am Kofferraumboden und ein Netz an der linken Seitenwand für den Transport kleiner und loser Utensilien sind erhältlich.
- Eine vorklappbare Rücksitzlehne gibt's auch gegen Aufpreis nicht.

Innenraum

Note 1,9

Bedienung

Note: 0,8

- + Ergonomie und Bedienung geben keine Rätsel auf, man sollte aber an manchen Stellen die Bedienungsanleitungen 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. Serienmäßig sind automatisch einschaltende Scheinwerfer und Scheibenwischer vorhanden. Auch der Tempomat ist Serie, gegen Aufpreis gibt es eine radargestützte automatische Abstandsregelung. Sie hält automatisch den



In Sachen Funktionalität und Verarbeitungsqualität legt der A8 die Maßlatte sehr hoch.

gewünschten Abstand zum voraus fahrenden Fahrzeug, allerdings ohne Stop&Go-Funktion, wie bei manchen Wettbewerbern. Die Innenraumbeleuchtung ist ausgezeichnet, es kann auch eine gedimmte Ambientebeleuchtung während der Fahrt eingestellt werden. Alle Schalter und Knöpfe sind vorbildlich beleuchtet, sogar die Drehrädchen der Lüftungsdüsen - nur die Lenkstockhebel bleiben dunkel.

- An manchen Stellen können die vielen Schalter anfangs etwas verwirren, das gilt insbesondere für die Klimatisierung und Sitzheizung.

Raumangebot vorne* **Note: 2,3**

- + Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein angenehmes Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m einstellen, die Innenbreite ist großzügig bemessen.

Raumangebot hinten* **Note: 2,7**

Die Rückbank ist für zwei Personen ausgeformt, die 1,90 m groß sein können, ohne mit dem Kopf am Dach anzustoßen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Für zwei Leute ist die Innenbreite auch angenehm. Der dritte Sitzplatz in der Mitte ist schmal und weniger komfortabel.

Komfort **Note 1,6**

Federung **Note: 1,7**

- + Bei der serienmäßigen Luftfederung kann der Fahrer die Dämpfung in einem gewissen Rahmen einstellen - komfortabel, sportlich oder automatisch. Im letzteren Modus zeigt sie sich am ausgewogensten, das Nachschwingen bei langen Bodenwellen hält sich in Grenzen, gleichzeitig werden kurze Bodenwellen gut pariert. Gerade bei kurzweiliger Fahrbahn kann das Audi-Fahrwerk aber nicht ganz den Komfort eines 7er-BMWs oder einer Mercedes S-Klasse erreichen. Dennoch liegt der A8 stets ruhig auf der Straße, zeigt wenig Nicken beim Beschleunigen oder Bremsen und kaum Seiteneigung in schnell durchfahrenen Kurven.

Sitze **Note: 1,5**

- + Die Vordersitze sind sehr gut konturiert und bieten festen Halt, Sitzflächen und Lehnen sind üppig dimensioniert; 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. Fahrer und Beifahrer verfügen über eine in Intensität und Höhe einstellbare Lordosenstütze.
- Die Sitzfläche ist hinten zu niedrig bzw. zu wenig nach hinten geneigt, dadurch haben große Mitfahrer etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

Innengeräusch **Note: 0,9**

- + Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpegel sehr niedrig, vom Sechszylinder-Benziner hört man kaum etwas, nur unter Last. Störend ist das aber nie. Auch Wind und Abrollgeräusche sind sehr gut gedämmt. Der A8 prädisponiert sich damit als stressfreies Langstrecken-Reiseauto.

Heizung, Lüftung **Note: 1,7**

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

- + Vorne wie hinten spricht die Heizung gut an und zeigt eine ordentliche Heizwirkung. Angenehme Temperaturen sind schnell erreicht. Die serienmäßige Zwei-Zonen-Klimaautomatik arbeitet sensibel und situationsangepasst. Die Temperatur lässt sich für beide vorderen Insassen sowie die Passagiere im Fond separat einstellen. Auf Wunsch gibt es auch eine Vier-Zonen-Klimaautomatik (im Testwagen). Pollen- und Aktivkohlefilter gegen

	vorne	hinten
Heizungsansprechen	14 min. Note 2,5	14 min. Note 2,5
Maximale Heizleistung	Note 2,2	Note 2,2

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

üble Gerüche von außen sind serienmäßig, das Umluftsystem wird automatisch über einen Luftgütesensor gesteuert.

Motor/Antrieb **Note 1,7**

Fahrleistungen* **Note: 2,3**

- + Wer glaubt, der 2,8-l-Motor täte sich schwer, den großen Audi angemessen flott zu bewegen, der irrt. Schon bei niedrigen Drehzahlen beschleunigt er den A8 zügig und lässt kaum das Gefühl aufkommen, untermotorisiert unterwegs zu sein. Überholmanöver sind im Handumdrehen erledigt und auch auf der Autobahn kann der 2.8 FSle gut mithalten.

Laufkultur **Note: 1,5**

- + Der V6-Benziner läuft sehr kultiviert, kennt keinerlei Brummen oder sonstige akustisch unangenehme Eigenschaften. Nur bei niedrigen Drehzahlen sind leichte Vibrationen am Lenkrad zu spüren. Insgesamt ist der Motor aber ein sehr angenehmer Kraftspender.

Schaltung **Note: 1,7**

- + Audi nennt sein stufenloses Automatik-Getriebe Multitronic. Es hält nicht viel mehr als 300 Nm aus, weshalb es hauptsächlich bei den kleineren Motoren zum Einsatz kommt. Es bietet den Vorteil einer sehr großen Übersetzungsspreizung, zudem kann auf einen Drehmomentwandler verzichtet werden, der den Spritverbrauch erhöhen würde. Das Automatikgetriebe "schaltet" völlig ruckfrei, es variiert beim Beschleunigen die Motordrehzahl (obwohl sie das nicht müsste), um für den Fahrer ein gewohntes Bild zu erzeugen. Den Schaltkomfort einer Wandlerautomatik kann die Multitronic nicht ganz erreichen, vor allem die Übergänge von Schub- auf Zugbetrieb (Gaswechsel) bedürfen vom Fahrer viel Feingefühl am Gaspedal, um leichtes Rucken zu vermeiden. In der Summe seiner Eigenschaften aber ein sehr empfehlenswertes Getriebe und besonders im 2.8 FSle eine ideale Wahl von Audi.

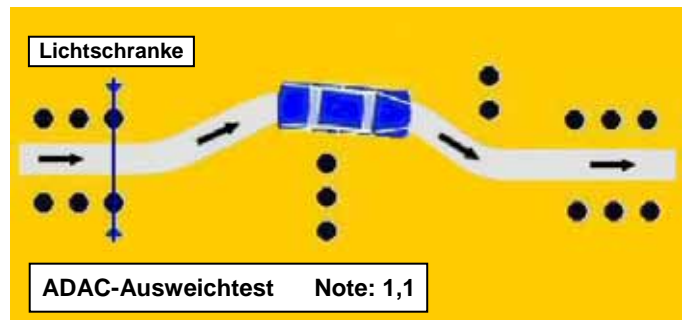
Getriebeabstufung **Note: 1,0**

- + Die stufenlose Auslegung ermöglicht praktisch unzählig viele Übersetzungen. Interessant ist vor allem, dass sowohl eine kurze Übersetzung zum Anfahren und Beschleunigen möglich ist, als auch eine sehr lange, die bei höheren Geschwindigkeiten (Landstraße, Autobahn) ein sehr niedriges Drehzahlniveau möglich macht, um entspannt und spritsparend fahren zu können. Ideal ist das vor allem für den Motor mit Direkteinspritzung, der selbst bei 140 km/h noch im Magermixbetrieb und damit sehr sparsam arbeiten kann. Somit trägt die Getriebeart und die Abstimmung maßgeblich zum geringen Verbrauch des großen A8 2.8 FSle bei. Wer es sportlicher und traditionell mit Schaltstufen mag, für den gibt's den Sport-Modus. Hier wechselt die Automatik zwischen sieben fest programmierten Übersetzungen, wobei der Fahrer auch manuell am Ganghebel oder über Schaltpaddel am Lenkrad (Aufpreis) eingreifen kann.

Fahreigenschaften **Note 1,4**

Fahrstabilität **Note: 1,2**

- + Die Richtungsstabilität ist gut: Unbeirrbar zieht der Wagen seine Spur, selbst wenn das Tempo hoch ist. Dabei hat der Fahrer ein



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

sehr sicheres Gefühl. Bei plötzlichen Ausweichmanövern hilft das elektronische Stabilitätssystem (ESP), Schleudern zu unterdrücken. Der A8 2.8 FSle schneidet im ADAC-Ausweichtest erstklassig und für ein Auto dieser Größe beeindruckend gut ab, lediglich eine leichte Tendenz zum Untersteuern wird deutlich, bedingt durch das hohe Fahrzeuggewicht. Audi bietet auf Wunsch ein Reifendruck-Kontrollsystem (informiert den Fahrer bei Druckverlust) sowie Räder mit Notlauf Eigenschaften an.

- Warum Audi insbesondere bei den stärkeren Versionen serienmäßig Allradantrieb verbaut, wird beim 2.8 FSle mit Frontantrieb schnell deutlich. Der Motor ist keineswegs schwächlich, wie man vielleicht auf den ersten Blick vermuten mag ("Basismotor"), und so zerrt er spürbar an den Vorderräder. Unter Volllast leidet dann etwas die Spurtreue und der Geradeauslauf. Spätestens bei Nässe bedarf es dann eines sensiblen Gasfußes, um nicht bei jedem Abbiegen und anschließendem Beschleunigen trotz Traktionskontrolle wild und haltlos scharrende Vorderräder zu provozieren.

Kurvenverhalten

Note: 1,0

- + In Kurven untersteuert der Wagen leicht - 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.

Lenkung*

Note: 2,2

- + Die Lenkung zeigt ein gutes Ansprechverhalten und vermittelt dem Fahrer einen ordentlichen Fahrbahnkontakt. Sie ist relativ direkt für eine so große Limousine und dank variabler Servounterstützung bei Rangieren besonders leichtgängig. Der Wendekreis ist mit 12,4 m für die Klasse aber nur guter Durchschnitt.

Bremse

Note: 1,2

- + Der Bremsweg beträgt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand nur 36,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen der Dimension 255/45 R18). Sie spricht gut an und lässt sich sauber dosieren, zeigt auch bei hoher Beanspruchung keinerlei Nachlassen. Der Bremsassistent stellt in Gefahrensituationen die volle Bremsleistung zur Verfügung, auch wenn der Fahrer nicht voll bremst.

Sicherheit

Note 1,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,6

Audi lane assist (Spurhalteassistent)

Das System erstellt mit Frontkamera und Lenkwinkelsensor eine virtuelle Fahrspur; bei drohendem Verlassen der Fahrspur und nicht aktiviertem Blinker wird der Fahrer über Vibration des Lenkrads gewarnt.



- + Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: Elektronisches Stabilitätssystem (ESP), Bremsassistent, Reifendruckkontrollsystem bzw. Run-Flat-Reifen (Aufpreis), dynamisches Kurven- und Abbiegelicht. Der Spurhalteassistent (lane assist) warnt bei unbeabsichtigtem Überqueren von Fahrbahnmarkierungen und kann so Unfälle wegen Sekundenschlaf oder Unachtsamkeit vermeiden. Der radargestützte

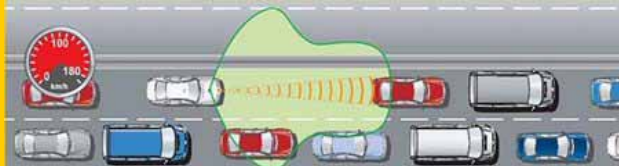
Totwinkelassistent

Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Spurwechselassistent (side assist, beides Aufpreis) erkennt Fahrzeuge im toten Winkel und warnt optisch. Das optionale ACC-System (adaptive Abstandsregelung) verringert die Gefahr von Auffahrunfällen. Die LED Rückleuchten sind von nachfolgenden Fahrzeuglenkern besonders gut zu erkennen. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorne und hinten. Komplett ausgestattet liegt der A8 damit ziemlich weit vorne auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit. Die meisten Systeme haben aber einen hohen Aufpreis und machen diese Sicherheitsdetails zum Luxus.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,7

- + Ausgestattet mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags sowie Seatbelt-Remindern auf den vorderen Sitzen besitzt der Wagen das Potenzial für fünf Sterne beim EuroNCAP-Crashtest. Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m, hinten bis etwa 1,75 m große Mitfahrer. Die vorderen Stützen sind aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas bei besonders bei einem Heckaufprall zu verringern. Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt sich anzuschallen.
- An den Klapp-Außentürgriffen lässt sich wenig Zugkraft aufbringen, um Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

Kindersicherheit

Note: 1,9

- + Die meisten im Handel erhältlichen Kinderrückhaltesysteme können hinten auf den beiden Außenplätzen ohne Mühe stabil befestigt werden - auch mit dem Isofix-System. Die Gurte sind lang genug, die Gurtschlösser kurz und die Gurtanlenkpunkte weit genug auseinander (außer Mittelsitz). Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Die Karosserie ist weitgehend glattflächig und im Bugbereich nachgiebig. Auch harte Konturen unter der Motorhaube liegen tief darunter. So wird das Risiko bei Unfällen mit Fußgängern als moderat eingeschätzt.

Verbrauch/Umwelt

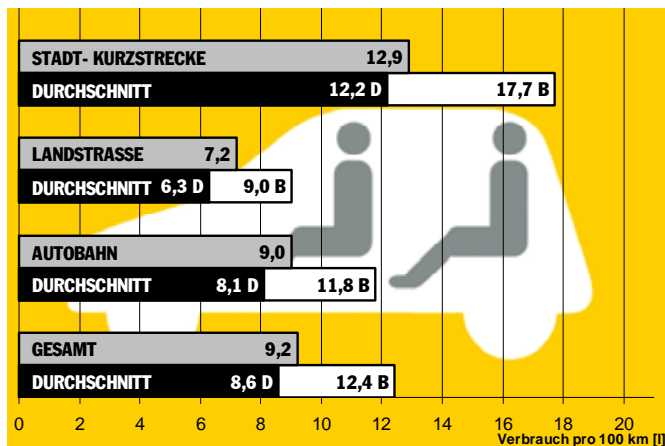
Note 1,7

Verbrauch*

Note: 2,5

- + Hier schlägt die Stunde des großen A8 2.8 FSle: wie das "e" schon verrät, soll es sich bei diesem A8 um eine Sparvariante handeln. Man muss den Durchschnittsverbrauch von 9,2 l/100 km, der auf den ersten Blick nicht gerade wenig erscheint, relativ sehen. Erstens handelt es sich hier um einen Benziner, und zweitens verbrauchen vergleichbare Konkurrenten mindestens 10 Prozent mehr. 12,9 l Super pro 100 km in der Stadt zeigen wieder das Problem, das sich durch das hohe Gewicht ergibt - jede Beschleunigung verbraucht viel Energie. Ist die große Limousine erst in Fahrt, sinkt der Verbrauch merklich, außerorts konsumiert er 7,2 l. Und selbst auf der Autobahn bleibt der Spritdurst mit 9,0 l/100 km im günstigen Rahmen. Hier wirkt sich die lange mögliche Übersetzung der Multitronic aus, der Motor kann auch bei höheren Geschwindigkeiten noch im sparsamen Magermix-Modus arbeiten. Bei zurückhaltender und vorausschauender Fahrweise sind ohne

weiteres Verbräuche um 7,5 l/100 km möglich und selbst normale Fahrten (max. 140 km/h) treiben den Verbrauch kaum über 8,5 l, wenn man nicht zu oft Beschleunigen muss. Wer dem großen A8 die Sporen gibt, muss aber mit 15 l/100 km aufwärts rechnen, hier kann auch Audi nicht zaubern. Und es steckt durchaus weiteres Sparpotential im 2.8 FSle, noch gibt es keine Start-Stopp-Automatik, die Servolenkung arbeitet noch hydraulisch und die aufpreispflichtigen 255er-Reifen tragen auch nicht gerade zum Sparen bei.



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

Abgas

Note: 0,9

- + Keine Kunst für einen vernünftig abgestimmten Benziner: die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich gering.
- Nur der CO₂-Ausstoß verfehlt mit 221 g pro km bei weitem das angepeilte Ziel von 140 g/km.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,0

Betriebskosten

Note: 1,4

- + Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der Verbrauch des 2.8 FSle für seine Klasse relativ niedrig ist, erhält der Testwagen in diesem Kapitel eine gute Bewertung.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 0,6

- Der A8 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 6-Zylinder besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.
- + Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattauf-

enthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Bei Verwendung der Serienbereifung liegen die Kosten für den Reifenersatz in dieser Fahrzeugklasse auf sehr niedrigem Niveau.

- Der Longlife-Service ist jedoch nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Die Werkstattstundenpreise sind hoch.

Wertstabilität

Note: 4,1

- Wie es zukünftig um den Restwert großer Autos steht, lässt sich nicht mehr so sicher sagen. In jedem Fall wird das aktuelle Modell innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums durch einen Nachfolger ersetzt. Das drückt auf den Restwert, erstreckt bei Oberklasseautos.

Kosten für Neuanschaffung

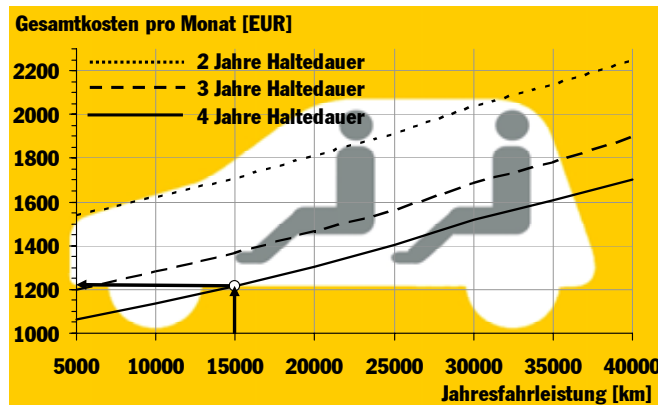
Note: 3,8

Mit 62.700 Euro ist der A8 2.8 FSle kein Schnäppchen. Die Ausstattung ist zwar gut, aber sicher nicht luxuriös. Wichtige Details in der Oberklasse wie Navigationssystem und Parkensoren kosten Aufpreis, teilweise horrenden Beträge (z.B. Metallic 1.025 Euro). 80.000 Euro sind schnell erreicht, auch bei der "Einstiegsmotorisierung".

Fixkosten

Note: 1,1

- + Die sehr günstige Einstufung bei der Vollkaskoversicherung hebt die Note für die festen Kosten deutlich. Auch die Steuer ist benutzer-typisch recht günstig.
- Teuer wird's aber bei der Haftpflicht- und bei der Teilkaskoversicherung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1216 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.8 FSI e	3.2 FSI	4.2 FSI	W12	S8	3.0 TDI	4.2 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2773	6/3123	8/4163	12/5998	10/5204	6/2967	8/4134
Leistung [kW(PS)]	154(210)	191(260)	257(350)	331(450)	331(450)	171(233)	240(326)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	280/3000	330/3250	440/3500	580/4000	540/3500	450/1400	650/1600
0-100 km/h[s]	8,0	7,7	6,1	5,1	5,1	7,8	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	238	250	250	250	250	243	250
Verbrauch pro 100 km [l]	9,2S	10,2S	11,2SP	15,2SP	14,0SP	9,3D	10,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/26/28	23/26/28	22/27/29	22/30/31	22/30/31	23/27/30	23/29/30
Steuer pro Jahr[Euro]	189	216	283	405	357	463	648
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	1.216	1.303	1.635	2.362	2.070	1.285	1.628
Grundpreis[Euro]	62.300	64.850	80.900	114.550	101.600	67.500	85.950

Aufbau:

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

Versicherung:

- KH = KFZ-Haftpfli.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko
- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

Daten und Messwerte

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2773 ccm
Leistung	154 kW (210 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses C
Reifengröße (Serie)	235/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	255/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,4 m/12,25 m
Höchstgeschwindigkeit	238 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	9,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	12,9/7,2/9,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	199 g/km/ 220 g/km
Innengeräusch 130 km/h	65 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5062 mm/1894 mm/1444 mm
Leergewicht/Zuladung	1785 kg/505 kg
Kofferraumvolumen	455 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- / -
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	90 l
Reichweite	975 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	183 Euro
Monatliche Werkstattkosten	70 Euro
Monatliche Fixkosten	118 Euro
Monatlicher Wertverlust	845 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1216 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/26/28
Grundpreis	62.300 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1950 Euro
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	515 Euro°
Luftfederung	Serie
Parkhilfe, elektronisch	770 Euro°
Reifendruckkontrolle	656 Euro
Reserverad, vollwertig	255 Euro
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Spurassistent	510 Euro
Totwinkelassistent	565 Euro
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	2280 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	2360 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	370 Euro°
Skisack/Durchladelupe	320 Euro°

Außen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, automatisch abblendend/elektr. anklappbar	350 Euro
Schiebe-Hubdach	1335 Euro
Tagfahrlicht	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis) **1,8**

Karosserie/Kofferraum **2,6**

Verarbeitung	1,3
Sicht	2,1
Ein-/Ausstieg	2,9
Kofferraum-Volumen*	3,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8
Kofferraum-Variabilität	4,2

Innenraum **1,9**

Bedienung	0,8
Raumangebot vorne*	2,3
Raumangebot hinten*	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0

Komfort **1,6**

Federung	1,7
Sitze	1,5
Innengeräusch	0,9
Heizung, Lüftung	1,7

Motor/Antrieb **1,7**

Fahrleistungen*	2,3
Laufkultur	1,5
Schaltung	1,7
Getriebeabstufung	1,0

Fahreigenschaften **1,4**

Fahrstabilität	1,2
Kurvenverhalten	1,0
Lenkung*	2,2
Bremse	1,2

Sicherheit **1,9**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	1,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kindersicherheit	1,9
Fußgängerschutz	3,0

Umwelt **1,7**

Verbrauch*	2,5
Abgas	0,9

Wirtschaftlichkeit* **3,0**

Betriebskosten*	1,4
Werkstatt-/Reifenkosten*	0,6
Wertstabilität*	4,1
Kosten für Neuanschaffung*	3,8
Fixkosten*	1,1

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 Wichtung 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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand September 2008