



## Audi A8 4.2 TDI quattro tiptronic (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (258 kW / 350 PS)

Wenn Audi sein Flaggschiff A8 neu auf den Markt bringt, dann ist die Aufmerksamkeit der Automobilwelt sicher. Neugierig macht weniger das Design, es ist auffallend unauffällig. Aber die Limousine ist vollgestopft mit neuester Technik: ein Nachtsichtsystem mit Personenerkennung, eine adaptive Luftfederung, eine Direktlenkung und ein Abstandsregeltempomat, der sich neben seiner Radarsensoren auch auf die Kamera verlässt - diese liefert ebenso das Bild für den Spurverlassenswarner und den Fernlichtassistenten. Komfort und Platz im Innenraum gibt's reichlich. Der bärenstarke Motor hat mit dem Fahrzeuggewicht keine Mühe. Erstaunlich akzeptabel bleibt der Verbrauch - 8,2 l/100 km gehen für die Oberklasse in Ordnung. Einziger wirklicher Wermutstropfen: über 90.000 Euro Grundpreis. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** BMW 7er, Jaguar XJ, Lexus LS, Mercedes S-Klasse, VW Phaeton

**+** sehr sicher, hoher Komfort, viel neue Technik, ausgezeichnete Feinabstimmung, sehr guten Fahrleistungen, akzeptabler Verbrauch

**-** extrem teuer in Anschaffung und Unterhalt



### ADAC-URTEIL



## Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck. Alle Bleche und Anbauteile sind sauber hergestellt und zusammengebaut; selbst den Kofferraum hat Audi innen vollständig verkleidet. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die ausgewählten Materialien sind sehr hochwertig und ihre Verarbeitung tadellos. Reichlich Leder-, Alu-, Holz- und Klavierlackapplikationen sorgen für den standesgemäßen Luxusflair. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum; zusätzlich schützen Kunststoffabdeckungen die Schweller vor Kratzern. Der Unterboden ist von vorne bis hinten umfangreich verkleidet und weitgehend glattflächig, das reduziert Luftverwirbelungen und sorgt für eine bessere Straßenlage, ein niedrigeres Geräuschniveau und einen geringeren Verbrauch. Die Tankverriegelung ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Runflat-Reifen gibt es für 300 Euro, mit diesen kann bei einer Reifenpanne aus einer Gefahrensituation gefahren werden. Das Reserverad in Fahrbereifung steht mit 410 Euro in der Aufpreisliste (nur 19 oder 20 Zoll Rad). Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass man eine Benzin-Zapfpistole in den Tankstutzen einsetzen kann.

⊖ Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern.

## Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend. Der Fahrer kann die Front aber dank der sichtbaren Motorhaube gut abschätzen.

⊕ Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel automatisch ab (Serie). Beheizbar und elektrisch anklappbar sind die Außenspiegel ebenfalls. Serienmäßig gibt es helles und sehr homogen leuchtendes Bi-Xenonlicht, gegen Aufpreis ist Kurvenlicht und Abbiegelicht erhältlich - die Straßenausleuchtung klappt damit ausgezeichnet, da die beiden Lichtkegel individuell elektronisch gesteuert werden und sich verschiedenen Fahrzuständen anpassen (z.B. Innerorts, Landstraße, Autobahn, Regen). In der Aufpreisliste findet sich auch ein Fernlichtassistent sowie Parksensoren für Front und Heck. Zusätzlich gibt es eine Heckkamera. Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, sie befreien die Scheibe zuverlässig und über einen großen Wischbereich von Wasser, auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten.

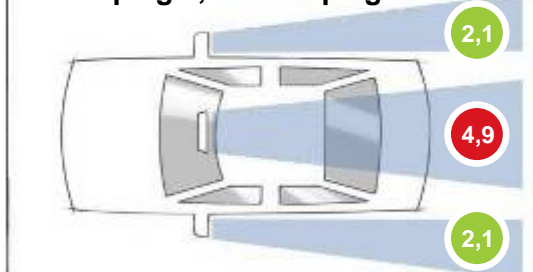


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten erheblich.

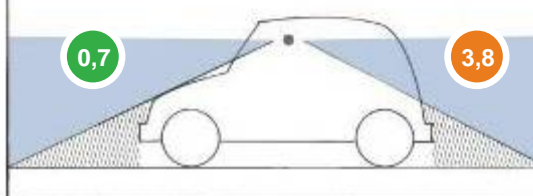
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Audi A8 schlecht ab. Der Gründe sind neben den breiten Fensterpfosten und die hohe Fensterunterkante hinten vor allem die großen, nicht versenkbaren Komfort-Kopfstützen hinten, welche die Sicht nach draußen erheblich einschränken.

---

## 2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Einen schlüssellosen Komfortzugang gibt es gegen Aufpreis. Mit dieser Funktion kann man sich auch nicht mehr aussperren, weil das Auto "weiß", wenn der Schlüssel noch im Auto liegt und dann nicht verriegelt. Vorne wie hinten steigt man zufriedenstellend bis gut ein und aus, die Schweller sind nicht zu breit und nicht zu hoch und die Sitzflächen befinden sich in einer noch passenden Höhe über der Straße; nur die Höhe der Türausschnitte ist nicht optimal, beim Einsteigen muss man den Kopf etwas einziehen. Die Türen öffnen weit genug, fast einen 90-Grad-Winkel erreichen sie aber nicht; die Türbremsen funktionieren ordentlich kräftig, jedoch sind sie relativ grob gerastet - in dieser Klasse findet man auch stufenlose Türbremsen. Es gibt eine angenehme Umfeldbeleuchtung, auch die Türgriffe außen werden mit LEDs erhellt.

---

## 3,7 Kofferraum-Volumen\*

Mit 410 Litern bietet das Gepäckabteil nur klassenüblichen Standard. Das Kofferraumvolumen ist leider nicht erweiterbar.

---

## 2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Größe der Ladeöffnung ist zufriedenstellend, das übliche bei einer Oberklasselimosine. Der Kofferraum kann recht gut genutzt werden, er ist nicht zerklüftet und hat einen ebenen Boden, seine Form ist insgesamt zweckmäßig. Die Höhe der Ladekante beträgt 70 cm; die innere Bordwand von 13 cm etwas stört, über sie muss das Gepäck beim Ausladen gehoben werden.

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt automatisch auf Knopfdruck (Option), die Hände bleiben sauber.

---

## 4,3 Kofferraum-Variabilität

⊖ Eine umklappbare Rückbank ist nicht erhältlich. Immerhin gibt es eine Durchladeluke sowie einen Skisack. Für kleine Gegenstände befinden sich links und rechts an den Seiten praktische Netze und an der "Kofferraumdecke" zwei ausklappbare Haken - sehr praktische Details.



**Mit 410 l Volumen ist der Kofferraum des neuen Audi A8 kleiner als beim Vorgängermodell (455 l).**

⊕ Eine gewisse Eingewöhnungszeit benötigt man für die Fülle an Funktionen schon, eine gute Ergonomie und durchdachte Details stellt man aber schnell fest. Das elektrisch einstellbare Lenkrad (in Höhe und Reichweite) sowie günstig angeordnete Pedale ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die Vordersitze können auf mannigfaltige Weise eingestellt (optional) und passend justiert werden. Der Motor wird über den Schlüsselschach oder mittels Start-Knopf (optionales Advanced Key System) angelassen - damit gibt es auch eine Halterung für den Schlüssel während der Fahrt. Der Tempomat wird über einen kleineren Hebel links am Lenkrad gesteuert, auf Wunsch regelt ein Radar-System den Abstand zum Vordermann (im Testauto vorhanden); das System bezieht neben mehreren Radarsensoren auch die Frontkamera und die Navigationsdaten in die Fahrregelungen mit ein und funktioniert sehr gut, die Abstimmung ist Audi sehr schön gelungen. Die Regelungen erfolgen harmonisch und durchdacht, beispielsweise unterbindet das System ein unzulässiges Rechtsüberholen auf der Autobahn. Serienmäßig regelt ein Sensor die Scheibenwischer, der Innenspiegel und die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar sind die Außenspiegel sowieso. Die Schalter für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind praxisingerecht beim Lichtschalter untergebracht - es fehlen aber die dazugehörigen Kontrollleuchten in den Instrumenten, kleine Leuchten in den Tasten sind nicht optimal. Die Instrumente sind ausgezeichnet ablesbar und verfügen über einen guten Kontrast. Große hochauflösende Displayflächen liefern ergänzende Informationen u.a. über Verbrauch und Reichweite; auch das Bild des Nachtsichtsystems wird zwischen Tacho und Drehzahlmesser eingeblendet. Das System funktioniert erstaunlich gut, Personen und Fahrradfahrer werden zuverlässig erkannt und gelb markiert, bewegen sie sich in den Fahrbereich, werden sie rot markiert und es ertönt ein Warnton. Das Navigationssystem funktioniert sehr gut und arbeitet schnell. Die Eingabe der Buchstaben kann auch über ein kleines Touchpad auf der Mittelkonsole erfolgen. Das hochauflösende Display zeigt eine brillante Darstellung. Das Radio lässt sich gut bedienen. Die Klimabedieneinheit ist relativ übersichtlich, die Funktionsvielfalt will aber beherrscht werden – oder man überlässt alles der sehr effektiv arbeitenden Klimaautomatik, die auf Wunsch über eine Vierzonen-Regelung verfügt. Alle Schalter und sogar die Drehrädchen der Lüftungsgitter sind einwandfrei beleuchtet; zusätzlich gibt es an vielen Stellen (Türen, Mittelkonsole, Dachhimmel, Fond) eine indirekte Ambientebeleuchtung, ergänzend zur Innenraumbeleuchtung mit vier Leseleuchten. An den Ablagen gibt's wenig auszusetzen, das Handschuhfach wird aber unnötig durch den CD-Wechsler verkleinert.

⊖ Der Automatikwählhebel dient auch als praktische Ablage für die rechte Hand. Seine eigentliche Aufgabe erfüllt er aber bestenfalls ausreichend: Es ist jedesmal eine Fingerspitzenübung, den gewünschten Gang einzulegen, die Rasterungen sind zu schwergängig und es fehlt an jener perfekten Ergonomie, die man sonst an allen anderen Stellen im A8 findet. Das Gangeinlegen klappt zur Zeit in jedem anderen Audi einfacher.



**In Sachen Funktionalität und Verarbeitungsqualität legt der A8 wie bereits beim Vorgängermodell die Maßlatte sehr hoch.**



---

## 1,7 Raumangebot vorne\*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Personen einstellen. Die Kopffreiheit ist dabei üppig. Die gute Innenbreite sorgt zusätzlich für ein angenehmes subjektives Raumgefühl, man ist gut aufgehoben, fühlt sich aber nicht eingengt.

---

## 2,5 Raumangebot hinten\*

Auf der Rückbank finden zwei Erwachsene bequem Platz, der mittlere Sitz ist im Prinzip ein Notsitz und eher für kurze Strecken geeignet.

⊕ Auch 1,90 m große Personen können auf den Rücksitzen bequem reisen (Vordersitze für 1,85-m-Personen eingestellt) - limitierend sind dabei sowohl die Kopffreiheit als auch die Beinfreiheit. Gut fällt die Innenbreite aus. Subjektiv gibt's am Platzangebot im Fond nichts auszusetzen.



**Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend und bequem Platz.**

---

## 1,2 KOMFORT

---

### 1,4 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Audi beim neuen A8 sehr gut gelungen. Sie ist ausgewogen, tendiert aber in Richtung straff. Die meisten Fahrbahnbeschaffenheiten werden einwandfrei pariert. Für die Luftfederung und die elektronische Dämpferregelung stehen drei Stufen zur Verfügung: Automatik, Comfort und Sport. Die Automatikstellung zeigt sich für die meisten Fahrbahnzustände als geeignet und bieten einen guten Kompromiss. Wer es ein wenig komfortabler schätzt, kann den Comfort-Modus wählen, dann schwingt die Karosserie insbesondere bei längeren Bodenwellen etwas nach, ist aber im Gegenzug von kurzen Bodenwellen weniger beeinflusst. Der Sportmodus bringt ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher. Es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor. Im Automatik-Modus werden lange Fahrbahnwellen und -unebenheiten sehr gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen bekommen die Insassen jedoch deutlicher mit, eher untypisch für eine Luxuslimousine. Die aufpreispflichtigen 19-Zoll-Räder mit kleinem Querschnitt und Run-Flat-Eigenschaften haben wenig Federwirkung, dies beeinflusst den Federungskomfort auch. Stuckern kennt das Flagschiff von Audi nicht, auf regelmäßigen Bodenwellen bleibt die Karosserie ruhig, egal bei welcher Geschwindigkeit. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen fallen sehr gering aus. Die Seitenneigung auch in schnellen Kurven fällt kaum auf.

---

### 0,9 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen 22-Wege-Komfort-Sportsitzen. Der Lederbezug ist bei sommerlichen Temperaturen etwas schweißtreibend, gegen Aufpreis gibt es eine angenehme und zugfreie Sitzlüftung.

⊕ Die optionalen Komfortsitze vorne bieten mannigfaltige Einstellungsmöglichkeiten: Neben der Höhe und Neigung der Sitzfläche kann auch das obere Drittel der Lehne separat eingestellt und damit gleichzeitig die Kopfstütze optimal nahe am Kopf platziert werden. Die Sitze können einwandfrei für ganz unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden. Die Lehnen der Vordersitze sind optimal geformt und bieten dem Rücken einen besonders guten Halt - die Seitenwangen können elektrisch in ihrer Breite verstellt werden, so ergibt sich auf Wunsch ein besonders fester Seitenhalt. Die Flächen der Vordersitze sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut geformt. Die Vordersitzlehnen sind sehr hoch, der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze sehr gut und damit die Sitzposition optimal. Die optionale Sitzbelüftung ermöglicht auch bei wärmeren Temperaturen und auf langen Strecken ein entspanntes Sitzen ohne zu Schwitzen. Die Audi-Komfortsitze gehören zu den besten Sitzen, die man in Serien-PKWs erhalten kann. Fahrer- und Beifahrersitz sind auf Wunsch mit einer elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt. Auf der Rückbank geht es nicht ganz so luxuriös zu, dennoch gefallen die hohen Lehnen, die gut konturierten Flächen und die ausgewogene Polsterung - so ergibt sich auch für große Erwachsene eine angenehme Sitzposition. Auf Wunsch bekommt man hinten elektrisch einstellbare Sitze, Sitzheizung, Sitzlüftung und für die Lehnen Massageeinheiten.

## 0,7 Innengeräusch

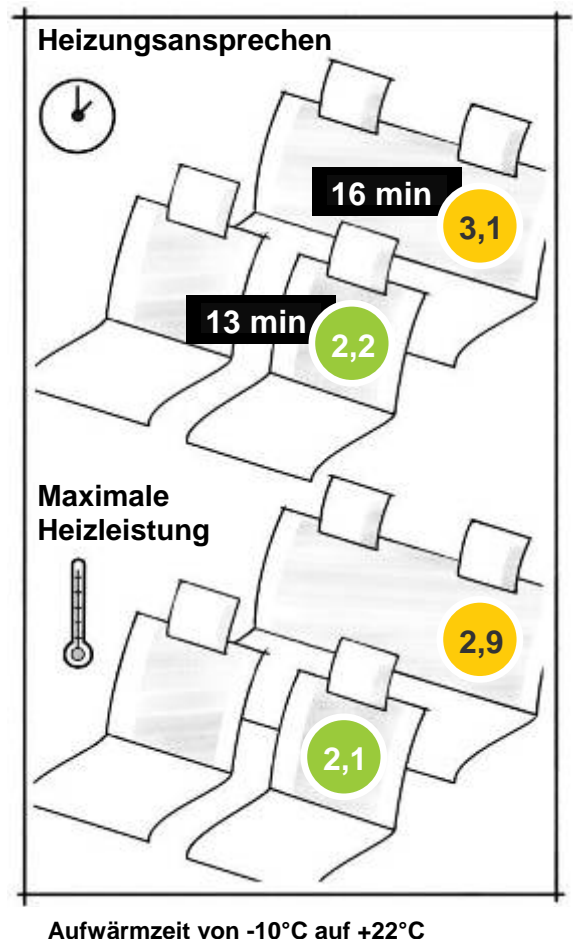
Der Testwagen ist mit der optionalen Komfort-Verbundverglasung ausgestattet (Doppelverglasung aller Scheiben).

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bis 130 km/h ist ausgesprochen niedrig. Der Motor ist kaum zu hören, nur unter Last ist ein sonores Grummeln zu vernehmen. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch Gespräche zwischen den Insassen in angenehmer Lautstärke möglich.

## 1,5 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht im A8 4.2 TDI schnell an und zeigt eine gute Heizwirkung, vorne etwas besser als hinten. Eine 2-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung gibt es serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur getrennt regeln, auf Wunsch auch die Mitfahrer hinten (4-Zonen-Klimaautomatik). Die Luftmengen lassen sich in verschiedenster Weise individuell regeln, Fahrer und Beifahrer getrennt. Wem dies zu kompliziert erscheint, kann auf die sehr gute Automatikfunktion zurückgreifen.



---

## 1,3 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,2 Fahrleistungen\*

**+** Der V8-Diesel wird von zwei Turboladern zwangsbeatmet, das Resultat kann sich sehen lassen: beachtliche 350 PS und vehemente 800 Nm Drehmoment. Der Motor sorgt für sportwagentypische Fahrleistungen, Audi gibt für den Sprint von null auf 100 km/h 5,5 Sekunden an. Gemessen haben wir 3,4 Sekunden für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h - damit sind auch Überholvorgänge auf der Landstraße sehr schnell absolviert. Es ist beeindruckend, mit welchem Nachdruck der Motor auch bis 4.000 U/min. zieht.

---

### 1,3 Laufkultur

**+** Der V8-Diesel läuft sehr vibrationsarm, für den Fahrer ist das gegenüber einem Benziner deutlich härtere Verbrennungsverfahren aber stets leicht spürbar. Der Audi-Motor bietet eine sehr gute Laufkultur, bleibt akustisch jederzeit zurückhaltend, kann sich aber weder von einem guten Sechszylinder-Diesel deutlich abgrenzen noch einem V8-Benziner das Wasser reichen.

---

### 1,7 Schaltung

**+** Die Achtgang-Automatik mit Tiptronic-Funktion schaltet zügig und sinnvoll, manuelle Eingriffe sind eigentlich nicht nötig. Ganz ruckfrei kann sie ihre Gänge aber nicht immer sortieren. Bei ruhiger Fahrweise werden möglichst niedrige Drehzahlen gewählt, um den Verbrauch zu senken. Bei sportlicher Fahrweise nutzt die Automatik das gesamte Drehzahlband des Motors.

**-** Das Einlegen der Fahrstufen klappt nicht immer auf den ersten Versuch; der Hebel ist zwar ergonomisch praktisch als Handauflage gestaltet, aber die Rasterung für die Fahrstufenwahl hat Audi unglücklich gewählt. Will man von D in R, landet man zu leicht in P oder N - will man dann anfahren, heult nur der Motor auf, man kommt keinen Meter vorwärts und die Passanten schauen. Immerhin verhindert die Elektronik eine eventuelle Fehlbedienung.

---

### 1,0 Getriebeabstufung

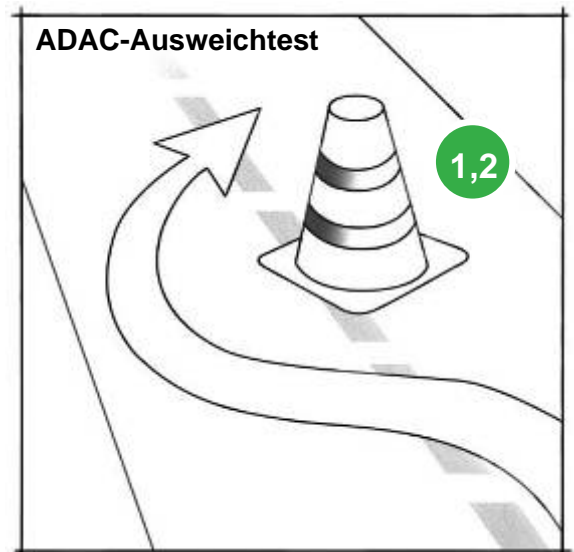
**+** Die Abstufungen des Achtgang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Dieselmotors. Für jede Geschwindigkeit und Fahrsituation steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Auch bei hohen Geschwindigkeiten verfügt der Motor über genügend Drehzahlreserven - das kommt vor allem dem Verbrauch zu Gute und vermittelt den Insassen einen stressfreien Eindruck. Beispielsweise dreht der Motor bei 130 km/h im achten Gang nur etwa 1.500 U/min.

## 1,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,1 Fahrstabilität

Der Testwagen ist mit optionaler Dynamiklenkung ausgestattet.

⊕ Der A8 4.2 TDI verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. Auch von Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt er sich wenig beeindrucken. Muss man bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausweichen, greift das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) ein und hilft dem Fahrer, das Auto unter Kontrolle zu halten. Zusätzlich unterstützt ihn die Dynamiklenkung, sie ist voll elektronisch gesteuert. Die Abstimmung der einzelnen Komponenten ist Audi sehr gut gelungen: beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der A8 für ein Auto dieser Größe und dieses Gewichts beeindruckend gut. Er reagiert spontan auf die Lenkbefehle und zeigt dabei wenig Überschieben, weder mit der Vorderachse noch mit der Hinterachse. Der Allradantrieb ist optimal für die enorme Leistung des Motors, er leitet die Kraft sehr gut auf die Straße, die elektronische Traktionskontrolle muss deutlich weniger eingreifen als bei reinem Heckantrieb.



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.

### 1,0 Kurvenverhalten

⊕ In sehr schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der A8 leicht. Dieses Fahrverhalten bringt auch weniger geübte Fahrer nicht aus der Ruhe. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich dank ausgefeilter Fahrwerksabstimmung und effektiver Steuerung der Komponenten das Eigenlenkverhalten kaum. Fährt man den A8 voll beladen, ändert sich das Kurvenverhalten praktisch nicht, Niveauregulierung und Wankausgleich können weiterhin gut stabilisieren und das enorme Gewicht kaschieren.

### 1,5 Lenkung\*

Testwagen mit aufpreispflichtiger Dynamiklenkung.

⊕ Der A8 reagiert spontan auf Lenkkorrekturen, ohne dabei nervös zu wirken. Dies funktioniert bei praktisch jedem Tempo sehr gut. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn und zeigt sich recht präzise. Der A8 wirkt dank der variablen Lenkübersetzung handlich. Gleichzeitig ist der Kraftaufwand am Lenkrad dank der variablen Servounterstützung gering. Der Wendekreis von weniger als 12,8 m geht für ein über fünf Meter langes Auto in Ordnung.

### 1,3 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der A8 4.2 TDI durchschnittlich 35 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 255/45 R19). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, im Ernstfall das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.



1,5

## SICHERHEIT

1,2

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

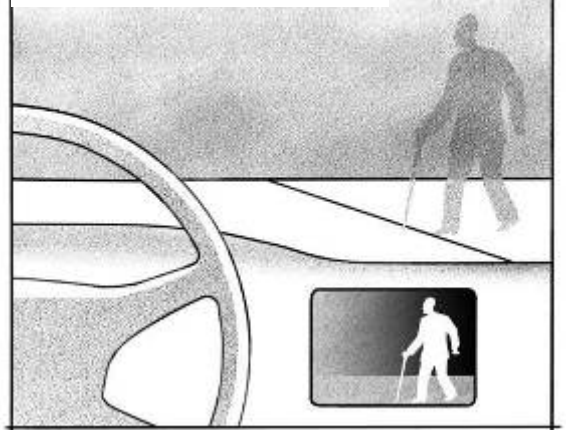
⊕ Der Audi A8 ist serienmäßig neben ESP auch mit einem adaptiven Bremsassistenten und reversiblen Gurtstraffern ausgestattet, die nach jedem Anschnallen die Gurte kurz etwas anziehen, damit sie einwandfrei verlaufen und im Ernstfall optimal wirken können. Die Run-Flat-Reifen (Option) inklusive Reifendruck-Kontrolle reduzieren die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt und erkannte Personen hervorhebt sowie vor Personen, die sich in die Fahrbahn bewegen, optisch und akustisch warnt. Neben den serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfern ist optional Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - das aufwendige Lichtsystem verfügt über zahlreiche Betriebsmodi je nach Fahrsituation und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Die Aufpreisliste bietet auch Voll-LED-Scheinwerfer, diese erzeugen ein besonders kontrastreiches Licht und stellen ein Novum in dieser Klasse dar. Auf Wunsch gibt es auch einen Spurverlassens- und einen Spurwechselassistenten, die Systeme arbeiten mit Kameras und Radarsensoren, der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlichter in den Außenspiegeln aufmerksam gemacht. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mehrmals pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Die aufpreispflichtige Dynamiklenkung kann durch elektronische Lenkeingriffe das ESP unterstützen (siehe Punkt Lenkung). Das optionale ACC verfügt über eine Notbremsfunktion, um einen Aufprall zu verhindern oder seine Schwere zu reduzieren. Es bietet außerdem eine Stop&Go-Funktion, die das Auto beispielsweise im Stau bis zum Stillstand herunter bremst, gestoppt hält und, wenn der vordere Wagen weiterfährt, den A8 auch nach Gaspedalantippen automatisch wieder beschleunigt.

1,5

### Passive Sicherheit - Insassen

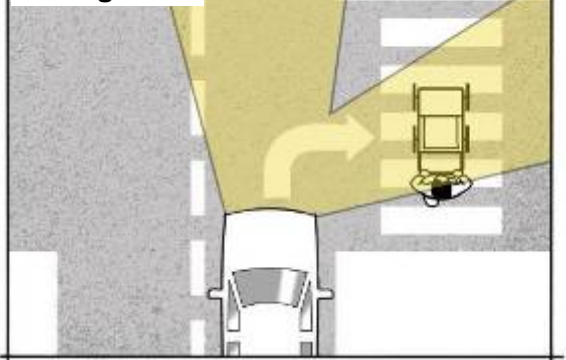
⊕ Der neue A8 verfügt über Front-, Seitenairbags vorn und hinten und von vorne nach hinten durchgehende Windowbags. Optional sind Knieairbags erhältlich. Das Sicherheitsniveau ist wie bei einem Oberklassefahrzeug zu erwarten sehr hoch. Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Die vorderen Kopfstützen bieten bis 1,90 m großen Personen optimalen Schutz, sie sind zudem in Verbindung mit der Lehne so gestaltet, dass das Risiko eines Schleudertraumas deutlich reduziert wird.

#### Nachtsichtassistent



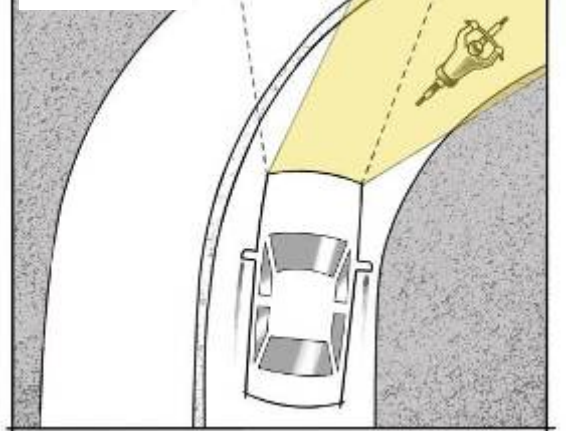
Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

#### Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

#### Kurvenlicht



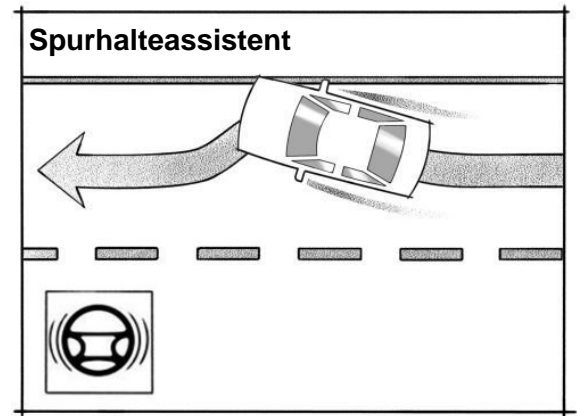
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Hinten reichen die Kopfstützen für bis 1,80 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist zufriedenstellend. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt; eine Information über den Anschnallstatus auf den Rücksitzen fehlt leider. An den sehr stabilen Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

## 1,4 Kindersicherheit

Auf der Rückbank lassen sich nur auf den äußeren Sitzplätzen Kindersitze befestigen, der Mittelsitz ist aufgrund seiner Sitzflächenform ungeeignet. Drei Kindersitze nebeneinander hätten wegen der Innenbreite ohnehin keinen Platz.

+ Dank fester und verwechslungssicherer Gurtschlösser lassen sich Kindersitze auf der Rückbank (Außenplätze) unkompliziert befestigen - alternativ auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Die Gurtlängen reichen für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtschlösser sind kurz und flach, somit können viele Kindersitze lagestabil befestigt werden. Die Beifahrerairbags können mit dem Schlüssel abgeschaltet werden, dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen-Sitze auf dem Beifahrersitz erlaubt (Beifahrerairbag-Deaktivierung auf Wunsch ohne Mehrpreis).



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

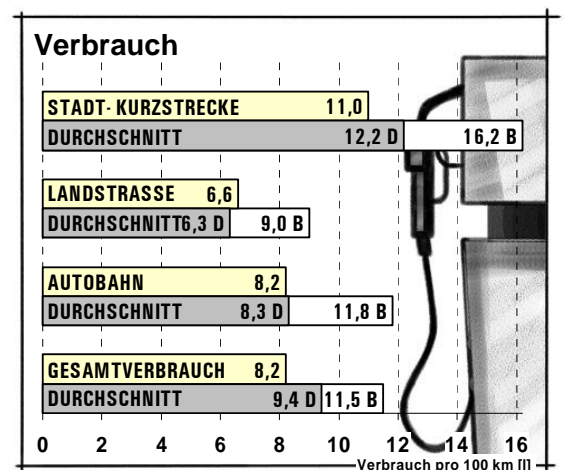
## 2,0 Fußgängerschutz

+ Die Motorhaube ist im vorderen Bereich relativ hoch, zudem befinden sich kaum harte Bauteile unmittelbar hinter dem Stoßfänger und unter der Motorhaube. Somit ist von einem moderaten Verletzungsrisiko bei einem Fußgänger-Unfall auszugehen. Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor.

## 2,1 UMWELT/ECOTEST

### 2,4 Verbrauch/CO2\*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Audi A8 mit dem 4,2-l-V8-TDI-Motor liegt bei 8,2 l Diesel alle 100 km - angesichts der Größe, des Gewichts und des Allradantriebs ein durchaus respektable Wert. Zu beachten gilt aber dennoch, dass damit ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 217 g pro Kilometer verbunden ist. Im EcoTest reicht es für 36 Punkte in der Oberklasse. Innerorts konsumiert der A8 11,0 l, außerorts 6,6 l und auf der Autobahn 8,2 l Diesel pro 100 km.



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

1,8

## Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt niedrig, keine Schadstoffgruppe zeigt sich besonders auffällig, auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus nicht. Damit kann das Flagschiff von Audi 42 von 50 möglichen Punkten im EcoTest erreichen. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergeben sich insgesamt 78 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

4,4

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,0

### Betriebskosten\*

+ Die Kosten für den Betrieb werden hauptsächlich durch den Kraftstoffverbrauch hervorgerufen. Da der Spritkonsum im Vergleich zu seinen Konkurrenten sehr niedrig liegt, kann der A8 4.2 TDI in diesem Bereich ein sehr gutes Ergebnis erzielen.

2,8

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

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 8-Zylinder Diesel besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

+ Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Auch die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine bessere Benotung.

3,5

### Wertstabilität\*

Der aktuelle A8 ist ganz neu auf dem Markt, daher ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein Modellwechsel zu erwarten. Es wird in fast allen Bereichen die aktuellste Technik geboten und auch dem kräftigen Motor wurde nach allen Mitteln der Kunst das Spritsparen beigebracht - freilich noch mit Potenzial (z.B. Start-Stopp-System). Dennoch ist in der Oberklasse mit einem hohen Wertverlust zu rechnen, davon kann sich auch der neue A8 nicht ausnehmen.

5,5

### Kosten für Anschaffung\*

- 90.800 Euro - Grundpreis wohlgermerkt. Der keinesfalls komplett, aber durchaus gut ausgestattete Testwagen kommt auf über 126.000 Euro. Preise, für die man auch ganze Häuser samt Grundstück kaufen kann. Insofern ist keine weitere Erläuterung notwendig - wer sich ein solches Auto kauft, braucht normalerweise auch sonst nicht auf's Geld schauen.

3,9

## Fixkosten\*

Die Kosten für die Versicherung sind verständlicherweise sehr hoch, selbst im Rahmen der Oberklasse. Stark profitieren kann der A8 Diesel von der neuen CO<sub>2</sub>-Komponente in der KFZ-Steuer, trotz gleichem Hubraum wie beim Vorgänger fällt die KFZ-Steuer mit 557 Euro deutlich niedriger aus.

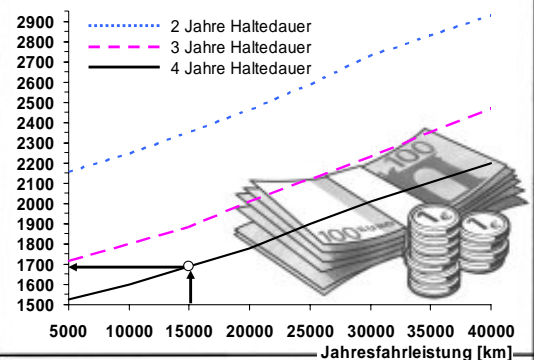
5,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Selbst im Umfeld seiner Konkurrenten sind die absoluten monatlichen Kosten sehr hoch. Vor allem der Wertverlust fällt gewaltig ins Gewicht.

### Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1690 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	3.0 TFSI	4.2 FSI	3.0 TDI	4.2 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2995	8/4163	6/2967	8/4134
Leistung [kW(PS)]	213(290)	273(372)	184(250)	258(350)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	420/2500	445/3500	550/1500	800/1750
0-100 km/h[s]	6,1	5,7	6,6	5,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,6 SP	10,1 SP	7,1 D	8,2 D
CO <sub>2</sub> [g/km]	213	219	174	199
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/28/28	21/29/28	23/28/30	23/29/30
Steuer pro Jahr [Euro]	557	282	393	557
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	1762	1331	1690
Preis [Euro]	72.700	89.300	72.200	90.800

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

8-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	4134 ccm
Leistung	258 kW (350 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	800 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R18V
Reifengröße (Testwagen)	<b>255/45R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,75 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>3,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>8,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>11,0/ 6,6/ 8,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	199g/km / <b>217g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>64dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	5137/1949/1460 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>2094 kg/566 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>410 l/410 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2300 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	90 l
Reichweite	<b>1095 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>145 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>99 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>166 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>1.279 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.689 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/29/30
Grundpreis	90.800 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Audi A8 4.2 TDI quattro tiptronic (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Verkehrsschilderkennung	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	800 Euro°
Rückfahrkamera (inkl. Parksensoren)	1260 Euro°
Abbiegelicht (adaptive light)	800 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	2000 Euro°
Aktivlenkung	1300 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (adaptive light)	800 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (adaptive light)	800 Euro°
Luftfederung	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	300 Euro
Spurassistent	500 Euro
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Nachtsicht-Assistent	2000 Euro
Navigationssystem	2900 Euro°

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1150 Euro
Lackierung Metallic	1080 Euro°
Schiebe-Hubdach	1390 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

1,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,2</b>
Verarbeitung	1,2	Fahrstabilität	1,1
Sicht	2,2	Kurvenverhalten	1,0
Ein-/Ausstieg	2,5	Lenkung*	1,5
Kofferraum-Volumen*	3,7	Bremse	1,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6	<b>Sicherheit</b>	<b>1,5</b>
Kofferraum-Variabilität	4,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
<b>Innenraum</b>	<b>1,6</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Bedienung	1,0	Kindersicherheit	1,4
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	2,0
Raumangebot hinten*	2,5	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,1</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	2,4
<b>Komfort</b>	<b>1,2</b>	Schadstoffe	1,8
Federung	1,4		
Sitze	0,9	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>4,4</b>
Innengeräusch	0,7	Betriebskosten*	1,0
Klimatisierung	1,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,8
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,3</b>	Wertstabilität*	3,5
Fahrleistungen*	1,2	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	1,3	Fixkosten*	3,9
Schaltung	1,7	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest