



Audi A8 3.0 TDI clean diesel quattro tiptronic (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (184 kW / 250 PS)

Auch Audi geht mit der Zeit und bietet den A8 mit der neuen Schadstoffklasse Euro 6 an. Diese verbirgt sich hinter dem Namenszusatz "clean diesel". Die Basismotorisierung stellt in Verbindung mit dem Achtgang-Automatik-Getriebe eine gelungene Kombination dar und sorgt für gute Fahrleistungen, die vom Fahrer aber nicht immer richtig wahrgenommen werden. Beim ADAC EcoTest hält der Motor, was Euro 6 verspricht: Trotz eines nur durchschnittlichen Verbrauchs in seiner Klasse (im Mittel 6,7 Liter), erreicht der Audi dank eines sehr niedrigen Schadstoffausstoßes sehr gute 80 Punkte und somit klar vier Sterne. Die Limousine ist vollgestopft mit Technik: ein Nachtsichtsystem mit Personenerkennung, eine adaptive Luftfederung, eine Direktlenkung und ein Abstandsregeltempomat inklusive Notbremsassistent, der sich außer auf seine Radarsensoren auch auf die Kamera verlässt - diese liefert zudem das Bild für den Spurverlassenswarner und den Fernlichtassistenten. Komfort und Platz im Innenraum gibt's reichlich. Das gelungene Auto ist aber teuer zu bezahlen: Der Grundpreis beträgt fast 75.000 Euro, Unterhalt und Wertverlust sind sehr hoch. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW 7er, Jaguar XJ, Lexus LS, Mercedes S-Klasse, VW Phaeton.

+ sehr hoher Sicherheitsstandard, sehr komfortable Auslegung, top Verarbeitung, sehr sicheres Fahrverhalten, gutes Raumangebot vorn, gelungene Motor-Getriebe-Kombination

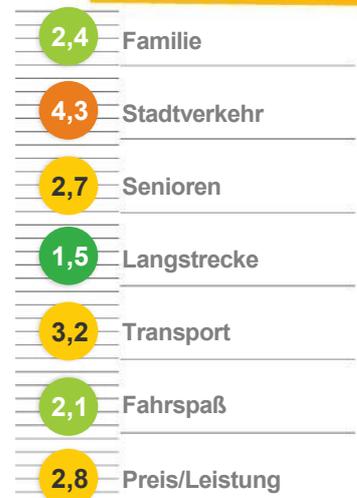
- extrem teuer in Anschaffung und Unterhalt, hoher Wertverlust, Gepäckraum nicht erweiterbar



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Stand: August 2013
Text: Stefan Giuliani

Verarbeitung

Innen wie außen verdient die Verarbeitung das Urteil Top-Niveau.

+ 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 Aerodynamik, ein niedrigeres Geräuschniveau und einen geringeren Verbrauch. Die Tankverriegelung ist in die zentrale Türverriegelung integriert. 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.

Alltagstauglichkeit

Trotz der großen Außenmaße zeigt sich der A8 im Alltag praktisch. Es sind 530 Kilogramm an Zuladung erlaubt.

+ Mit einer Tankfüllung kann über 1.300 Kilometer weit gefahren werden. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Es dürfen Anhänger bis 2,2 Tonnen Gesamtgewicht mitgeführt werden. Ungebremste Anhänger sind bis 750 kg zulässig. Im Innenraum sitzen vier Personen bequem, der mittlere Platz der Rücksitzbank sollte nur für kurze Strecken vorgesehen werden.

- Der Testwagen war nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich bei größeren Beschädigungen schnell als unnütz erweist. Runflat-Reifen gibt es für 300 Euro, mit diesen kann bei einer Reifenpanne aus einer Gefahrensituation gefahren werden. Ein platzsparendes Reserverad und Bordwerkzeug kann ohne Aufpreis zusätzlich geordert werden. Durch die große Karosserie ist das Fahrzeug vor allem in städtischen Gebieten etwas unhandlich.

Sicht

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

+ Hindernisse vor dem Fahrzeug können gut erkannt werden. Die Außenspiegel ermöglichen eine einwandfreie Rücksicht. 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).



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

In der Aufpreisliste findet sich auch ein Fernlichtassistent sowie Parksensoren für Front und Heck. Zusätzlich gibt es eine Heckkamera und auch Umgebungskameras rundum. Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, sie befreien die Scheibe zuverlässig und über einen großen Wischbereich von Wasser, auch bei hohen Geschwindigkeiten.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Audi A8 schlecht ab. Der Gründe sind neben den breiten Dachsäulen und der hohen Fensterunterkante hinten vor allem die großen, nicht versenkbaren Komfort-Kopfstützen hinten, welche die Sicht nach draußen erheblich einschränken. Um die Rücksicht ist es insgesamt nicht gut bestellt: Der Innenspiegel liefert ein zu kleines Bild. Hindernisse hinter dem Fahrzeug müssen schon sehr hoch sein, dass sie vom Fahrer gesehen werden können.

2,6 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. Vorn 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. 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.

4,2 Kofferraum-Volumen*

Mit 410 Litern bietet das Gepäckabteil nur klassenüblichen Standard. Sechs handelsübliche Getränkeboxen finden darin Platz.

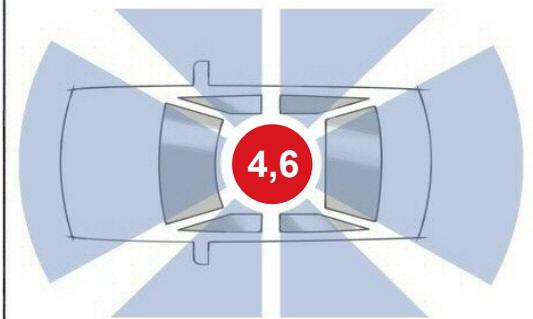
⊖ Das Kofferraumvolumen ist leider nicht erweiterbar.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

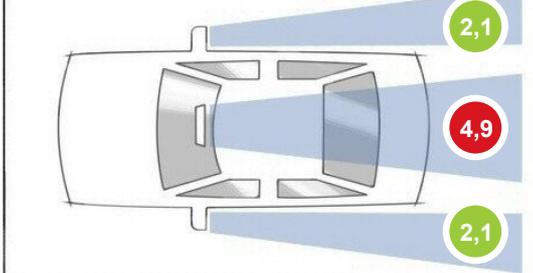
Die Größe der Ladeöffnung ist zufriedenstellend, das übliche bei einer Oberklasselimosine. Der Kofferraum kann recht gut genutzt werden, er ist nicht zerklüftet und hat einen ebenen Boden, seine Form ist insgesamt zweckmäßig. Nur an der Höhe des Gepäckraums fehlt es etwas. Die Höhe der Ladekante (über der Fahrbahn) beträgt 70 cm; beim Ausladen müssen 14 cm überwunden werden.

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt automatisch auf Knopfdruck (Option), die Hände bleiben sauber. Hat man die Hände nicht frei, so reicht es auch den Fuß unter dem hinteren Stoßfänger zu bewegen. Dann öffnet die Klappe berührungsfrei. Sie schwingt weit auf und behindert beim Ladevorgang nicht.

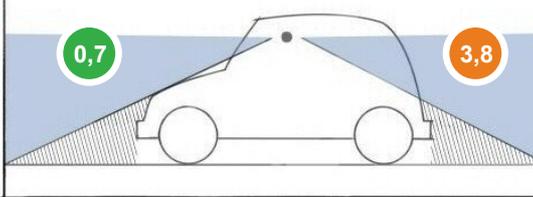
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.



Mit 410 Litern bietet das Gepäckabteil nur klassenüblichen Standard

4,4

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Für kleine Gegenstände befindet sich links an der Seite ein praktisches Netz und an der "Kofferraumdecke" zwei ausklappbare Haken - sehr praktische Details.
- ⊖ Eine umklappbare Rückbank ist nicht erhältlich. Immerhin gibt es eine Durchladeluke sowie einen Skisack. Unter dem Kofferraumboden steht ein zusätzliches Staufach mit 60 Litern Volumen zur Verfügung. Die darin befindliche Starterbatterie mit ihren ungeschützten Polen verhindert aber eine sinnvolle Nutzung.

1,8

INNENRAUM

1,6

Bedienung

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 (optionale Komfortsitze) und passend justiert werden. Der Motor wird über den Schlüsselschacht oder mittels Start-Knopf (optionales Advanced Key System) angelassen. 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 praxisgerecht 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. Das optionale Bang und Olufsen-Soundsystem sorgt für traumhaften Raumklang und kräftige Bässe, es muss mit 6.500 Euro aber auch teuer bezahlt werden. 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 ist aber unpraktisch aufgebaut. Alle Türen und Klappen werden elektronisch überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn sie nicht korrekt verschlossen sind.



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

– Der Automatikwählhebel erfüllt seine eigentliche Aufgabe 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 derzeit in jedem anderen Audi einfacher. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, so kommen angeschnallte Insassen kaum noch an die Türgriffe. Der voluminöse Ablagekasten zwischen den Vordersitzen behindert etwas beim Erreichen der Gurtschlösser.

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.

2,2 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.

3,5 Innenraum-Variabilität

Beim A8 lassen sich anstatt der Dreier-Rücksitzbank auch elektrisch einstellbare Einzelsitze ordern (im Testwagen nicht vorhanden).

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: auto, comfort und dynamic. 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 dynamic-Modus bringt ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher. Es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor. Im auto-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 haben wenig Federwirkung, was den Federungskomfort auch beeinflusst. Stuckern kennt das Flaggenschiff 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. Auch Kopfsteinpflaster beeindruckt den Audi nicht.

0,9 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen 22-Wege-Komfort-Sportsitzen.

⊕ 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-PKW 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.

0,8 Innengeräusch

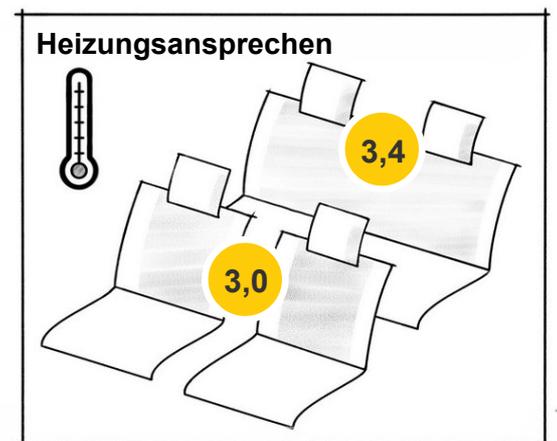
Der Testwagen war mit dem optionalen Dämm-/Akustikglas ausgestattet.

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bis 130 km/h ist mit 64,1 dB(A) 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.

1,6 Klimatisierung

Die Heizung spricht im A8 3.0 TDI nur durchschnittlich an. Vor allem hinten wünscht man sich an kalten Tagen etwas mehr Heizleistung.

⊕ 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.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,7

MOTOR/ANTRIEB

1,9

Fahrleistungen*

Auch die Basismotorisierung überzeugt mit ordentlichen Fahrleistungen.

⊕ Der kleine Diesel sorgt mit seinen 184 kW/250 PS für gute Fahrleistungen. Subjektiv erwartet man aber immer etwas mehr Vortrieb. Die 550 Nm, die bereits bei 1.500 Umdrehungen pro Minute anliegen kommen nicht so richtig rüber. Auf dem Papier liefert er aber einwandfreie Ergebnisse ab. 4,1 Sekunden vergehen während des Sprints von 60 auf 100 km/h.

2,0

Laufkultur

⊕ Der Diesel läuft 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, unangenehme Frequenzen treten in keinem Betriebszustand nennenswert auf.

1,7

Schaltung

⊕ Die Achtgang-Automatik mit Tiptronic-Funktion schaltet zügig und sinnvoll, manuelle Eingriffe sind eigentlich nicht nötig. Trotzdem kann der Fahrer alternativ zum Automatik-Betrieb die Gänge auch manuell per Lenkradpaddel schalten. Ganz ruckfrei kann die Automatik 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. Beim Kick-Down-Betrieb dürfte das Getriebe aber noch etwas agiler ansprechen. Dem Fahrer wird auch im Automatik-Modus der aktuelle Gang angezeigt. Beim Berganfahren hält ein Hillholder das Fahrzeug automatisch fest.

⊖ Das Einlegen der Fahrstufen klappt nicht immer auf den ersten Versuch. 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.

1,0

Getriebeabstufung

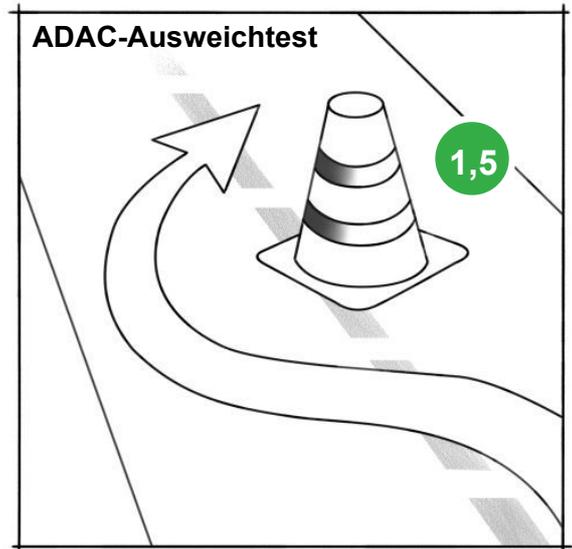
⊕ Die Abstufungen des Achtgang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Dieselmotors. Für jede Geschwindigkeit und Fahrsituation steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Auch bei hohen Geschwindigkeiten verfügt der Motor über genügend Drehzahlreserven - das kommt vor allem dem Verbrauch zu Gute und vermittelt den Insassen einen stressfreien Eindruck. Beispielsweise dreht der Motor bei 130 km/h im achten Gang nur etwa 1.750 U/min.

1,4 FAHREIGENSCHAFTEN

1,3 Fahrstabilität

Der Testwagen ohne optionale Dynamiklenkung.

⊕ Der A8 3.0 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. 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 und das optionale Sperrdifferenzial sorgen für optimale Traktion auf jeglichem Untergrund. Im Grenzbereich unterstützt zusätzlich die Traktionskontrolle. 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 Einlenkverhalten kaum. Fährt man den A8 voll beladen, ändert sich das Kurvenverhalten kaum. Niveauregulierung und Wankausgleich stabilisieren das Fahrzeug, das enorme Gewicht wird kaum wahrgenommen.



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.

1,9 Lenkung*

Auch ohne optionale Dynamiklenkung gibt der A8 ein hervorragendes Bild ab.

⊕ 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. Außerdem ist der Kraftaufwand am Lenkrad dank der variablen Servounterstützung gering. Der Wendekreis von weniger als 12,5 m geht für ein über fünf Meter langes Auto in Ordnung.

1,2 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der A8 3.0 TDI durchschnittlich 34,8 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli PZERO der Größe 255/45 R19 Y). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Das Fahrzeug bleibt während des Bremsvorgangs absolut spurtreu. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, im Ernstfall das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

1,9

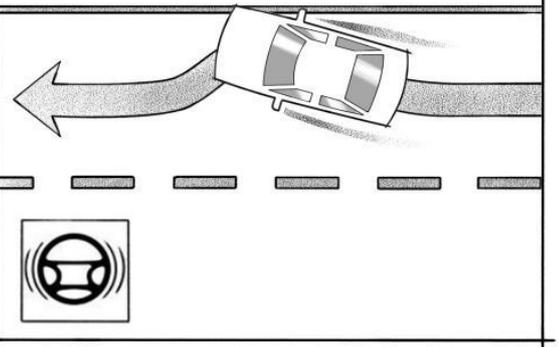
SICHERHEIT

1,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

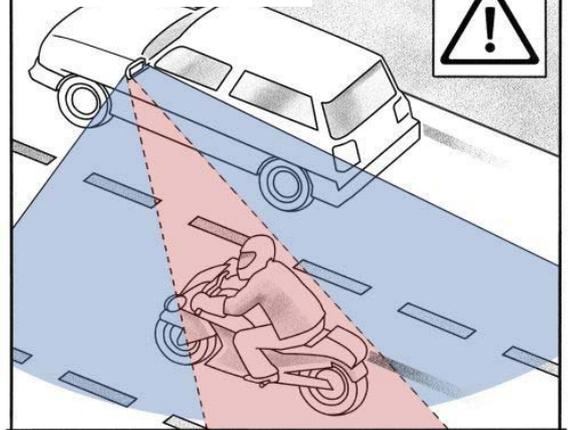
⊕ Der Audi A8 ist serienmäßig neben ESP auch mit einem adaptiven Bremsassistenten und reversiblen Gurtstraffern ausgestattet, die nach jedem Anschnallen die Gurte kurz etwas anziehen, damit sie einwandfrei verlaufen und im Ernstfall optimal wirken können. Die Run-Flat-Reifen (Option) inklusive Reifendruck-Kontrolle 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. Auch die Heckleuchten funktionieren mit LED-Technik und werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut wahrgenommen. 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. Das optionale ACC verfügt über eine Kollisionswarnung und 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. An den Türen sind Rückstrahler angebracht, die nachts vor den geöffneten Türen warnen. Serienmäßig ist ein Müdigkeitswarner an Bord, der automatisch ein Fahrerprofil erstellt und aufgrund von verändertem Fahrverhalten eine Ermüdung erkennt und ermahnt eine Pause einzulegen. Die Frontkamera registriert Verkehrszeichen und signalisiert sie dem Fahrer per Display.

Spurhalteassistent



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.

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.

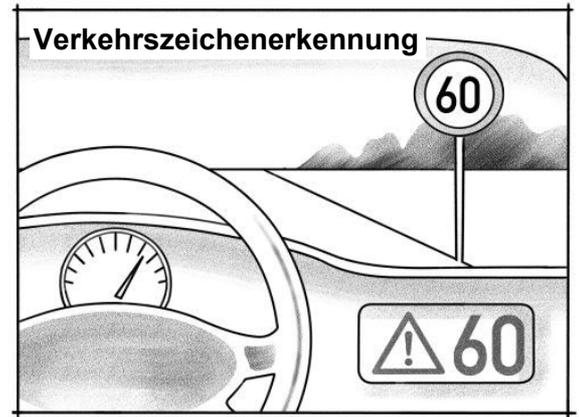
Nachtsichtassistent



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

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der neue A8 verfügt über Front-, Seitenairbags vorn und hinten und von vorne nach hinten durchgehende Windowbags. Das Sicherheitsniveau ist wie bei einem Oberklassefahrzeug zu erwarten sehr hoch. Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor, dürfte aber sehr gut ausfallen. Die vorderen Kopfstützen bieten bis knapp 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. Hinten reichen die Kopfstützen für bis knapp 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 nach einem Unfall hohe Zugkraft anbringen.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

2,0 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 optional (ohne Aufpreis) mit dem Schlüssel abgeschaltet werden, dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen-Sitze auf dem Beifahrersitz erlaubt (im Testwagen nicht verbaut). Durch die geringen Schließkräfte der Fensterheber ist das Verletzungsrisiko für spielende Kinder gering. Auch sehr hohe Kindersitze können im A8 problemlos untergebracht werden. Laut Hersteller können auf allen Plätzen Kinderrückhaltesysteme aller Altersklassen verwendet werden.



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer 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 nicht vor.

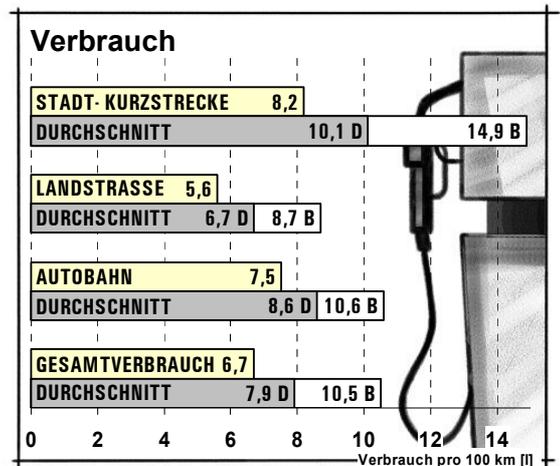
2,0 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Audi A8 mit dem 3,0-l-TDI-Motor liegt bei 6,7 l Diesel alle 100 km - angesichts der Größe, des Gewichts und des Allradantriebs ein durchaus respektabler Wert. Zu beachten gilt aber dennoch, dass damit ein CO₂-Ausstoß von 213 g pro Kilometer verbunden ist. Im EcoTest reicht es für 32 Punkte in der Oberklasse. Innerorts konsumiert der A8 8,2 l, außerorts 5,6 l und auf der Autobahn 7,5 l Diesel pro 100 km.

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt niedrig, keine Schadstoffgruppe zeigt sich besonders auffällig, auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus nicht. Damit kann das Flaggship von Audi A8 von 50 möglichen Punkten im EcoTest erreichen. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich insgesamt 80 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,7 AUTOKOSTEN

2,4 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb werden hauptsächlich durch den Kraftstoffverbrauch hervorgerufen. Da der Spritkonsum im Vergleich zu seinen Konkurrenten im akzeptablen Bereich liegt und Dieselmotorkraftstoff relativ erschwinglich ist, kann der A8 3.0 TDI in diesem Bereich ein gutes Ergebnis erzielen.

1,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi A8 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Dies bedeutet lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte. Der Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

⊕ Die Kosten für den Reifenersatz sind niedrig. 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. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine bessere Benotung.

5,2 Wertstabilität*

➔ Der A8 ist in die Jahr gekommen und ein Modellwechsel rückt näher. Das macht sich in der Wertstabilität bemerkbar. Dem großen Audi wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein schlechter Restwertverlauf prognostiziert.

4,5 Kosten für Anschaffung*

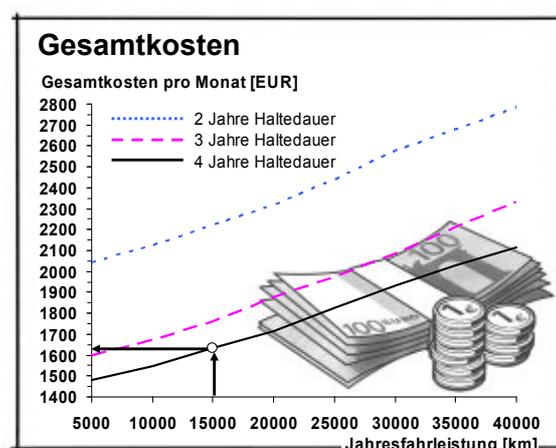
➔ Der Einstiegspreis für den A8 3.0 TDI clean diesel mit quattro und tiptronic liegt bei 74.850 Euro. Und dann ist noch nichts drin. Will man ein ordentliches Ausstattungsniveau (nach ADAC-Standard) erreichen, so muss man weitere 12.000 Euro investieren. Die möglichen Optionen sind dann aber noch lange nicht am Ende, preislich gibt es nach oben kaum Grenzen.

3,7 Fixkosten*

Die Kosten für die Versicherung sind verständlicherweise sehr hoch, selbst im Rahmen der Oberklasse. 403 Euro werden jährlich für die Kfz-Steuer fällig.

4,0 Monatliche Gesamtkosten*

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1635 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	hybrid quattro tiptronic	3.0 TFSI quattro tiptronic	4.0 TFSI cod quattro tiptronic	3.0 TDI quattro tiptronic (DPF)	4.2 TDI quattro tiptronic (DPF)	S8 cod quattro tiptronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/2995	8/3993	6/2967	8/4134	8/3993
Leistung [kW (PS)]	180 (245)	213 (290)	309 (420)	184 (250)	258 (350)	382 (520)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	480/n.b.	420/2500	600/1500	550/1500	800/1750	650/1700
0-100 km/h[s]	7,7	6,1	4,6	6,1	5,5	4,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	250	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,3 S	8,8 SP	9,4 S	6,4 D	7,4 D	10,1 SP
CO2 [g/km]	147	204	219	169	195	235
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/28/28	21/28/28	21/29/28	22/28/30	22/29/30	21/31/30
Steuer pro Jahr [Euro]	114	248	298	403	569	330
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1650	1758	2060	1645	1982	2340
Preis [Euro]	78.100	74.600	95.200	74.000	92.700	112.400

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

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2967 ccm
Leistung	184 kW (250 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	550 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R17V
Reifengröße (Testwagen)	255/45R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,55/12,45 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/5,6/7,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	169 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	213 g/km
Innengeräusch 130km/h	64,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5137/1949/1460 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2125 mm
Leergewicht/Zuladung	2040 kg/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410 l/410 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	90 l
Reichweite	1340 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	143 Euro
Monatliche Werkstattkosten	74 Euro
Monatliche Fixkosten	191 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.227 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.635 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/28/30
Grundpreis	74.850 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (adaptive light)	800 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch	2000 Euro ^o
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (adaptive light)	800 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (adaptive light)	800 Euro ^o
Luftfederung	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	490 Euro ^o
Spurassistent	500 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	800 Euro ^o
Verkehrsschilderkennung	150 Euro ^o
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	2.000 Euro ^o
Navigationssystem	2.900 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.150 Euro
Lackierung Metallic	1.080 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.390 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	1,4
Verarbeitung	1,4	Fahrstabilität	1,3
Alltagstauglichkeit	2,0	Lenkung*	1,9
Sicht	2,2	Bremse	1,2
Ein-/Ausstieg	2,6	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Volumen*	4,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kofferraum-Variabilität	4,4	Kindersicherheit	2,0
Innenraum	1,8	Fußgängerschutz	2,0
Bedienung	1,6	Umwelt/EcoTest	2,0
Raumangebot vorne*	1,7	Verbrauch/CO ₂ *	2,8
Raumangebot hinten*	2,2	Schadstoffe	1,2
Innenraum-Variabilität	3,5		
Komfort	1,2		
Federung	1,4		
Sitze	0,9		
Innengeräusch	0,8		
Klimatisierung	1,6		
Motor/Antrieb	1,7		
Fahrleistungen*	1,9		
Laufkultur	2,0		
Schaltung	1,7		
Getriebeabstufung	1,0		

AUTOKOSTEN

3,7

Betriebskosten*	2,4
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,5
Wertstabilität*	5,2
Kosten für Anschaffung*	4,5
Fixkosten*	3,7
Monatliche Gesamtkosten*	4,0

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen