

Fahrbericht Audi A8 3.0 TDI clean diesel quattro tiptronic

# Augenstern der Luxusklasse

Alternativlos. Ein Begriff, den einst die deutsche Kanzlerin prägte. Doch um automobile Alternativen ist man im großen Nachbarland selten verlegen. Treffendes Beispiel: das im Vorjahr überarbeitete Audi-Flaggschiff A8. Eine standesgemäße Alternative für all jene Hoteliers, die ihre p.t. Gäste lieber in einer Oberklasse-Limousine chauffieren lassen, die auf der Motorhaube keinen Stern trägt. Der blitzt beim A8 dafür aus den Augen. Wo er so hell und klar leuchtet, dass Nachtfahrten zum reinen Vergnügen mutieren.

Mit einem Bruttopreis von knapp 88.000 Euro positioniert sich das Testexemplar, ein A8 3.0 TDI, ganz unten in der Hierarchie der noblen Audi-Baureihe. Ein „Basismodell“, mit dem man sich freilich leicht anfreunden kann, zumal selbst Feinheiten wie Allradantrieb und Luftfederung zum Serienumfang gehören. Erliegt man allerdings dem Reiz der Optionen, kann sich der Grundpreis im Handumdrehen verdoppeln. Wozu nicht zuletzt die sinnvollen Assistenzsysteme verleiten. Besonders empfehlenswert: die tadellos agierende Distanzregelung sowie der optimierte Nachtsicht-Assistent, der außer Passanten nun auch größere Wildtiere erkennt.

Apropos Nachtfahrten: Werden diese oft auf Überland-Strecken absolviert, sollte man dem Chauffeur unbedingt Audis „Augenstern“ gönnen – die Scheinwerfer mit Matrix-LED-Technologie. Sie leuchten die Straße für den Fahrer ideal aus, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Dabei erzeugen insgesamt 50 Leucht-Dioden, die sich einzeln zu- und abschalten oder dimmen, ein „dynamisches Fernlicht“. Dessen angenehmer Effekt: Der Wechsel vom bzw. zum Abblendlicht erfolgt gleitend. Eine Innovation, für die Audi den erträglichen Aufpreis von 1.103 Euro verlangt.



Schau' mir in die Matrix, Kleines! Audis Innovation in Sachen optimale Lichtausbeute können nicht nur A8-, sondern demnächst auch A6-Käufer wählen. Mit dazu gehört das „dynamische Blinklicht“, das im Straßenbild ziemlich stark auffällt. Noch jedenfalls (Bilder: WRD)



Für drei Erwachsene eignet sich der A8-Fond nur auf kürzeren Strecken. Zwei dagegen finden auf den deutlich konturierten Außensitzen sehr bequem Platz. Optional kann der A8 hinten mit zwei variablen Einzelsitzen geordert werden

Mit der Auffrischung des A8 im vorigen Jahr erstarkte sein Dreiliter-Diesel auf 258 PS. Genauso viel leisten die Selbstzünder im BMW 730d und Mercedes S 350 BlueTEC. Denn auch im Premium-Segment nimmt man exakt am Wettbewerb Maß. Und demgegenüber muss der A8 keinen Vergleich scheuen. Schon gar nicht mit dem „kleinen“ V6-TDI, dessen Power durchaus beeindruckend ist. Der quattro-Antrieb egalisiert zwar den Gewichtsvorteil der Alu-Karosserie, doch beim Sprint macht sich die tolle Traktion spürbar bemerkbar. Mindestens ebenso souverän ist das

Durchzugsvermögen. Damit nicht genug: Das laufruhige Aggregat verfügt über ein ebenbürtiges Start-Stopp-System und harmonisiert wunderbar mit der Achtstufen-tiptronic. So wunderbar, dass sich das knapp zwei Tonnen schwere Diesel-Wiesel im Testmittel mit 7,4 Litern begnügte. Weniger kann man sich in dieser Klasse kaum noch erwarten.

Mehr hätten wir uns hingegen in anderer Hinsicht erwartet: Zum einen von den Platzverhältnissen im Fond. Und zwar in der Breite (siehe Foto), weshalb auch die Langversion des A8 hier keine Abhilfe

## DATEN-KARTE

**Motor:** 24V-V6-Turbodiesel, 2.967 ccm, Euro 6  
**Leistung:** 190 kW/258 PS bei 4.000 – 4.250/min  
**Drehmoment:** 580 Nm bei 1.750 – 2.500/min  
**Spitze:** 250 km/h (abger.)  
**Testverbrauch:** 7,4 l/100 km  
**Normverbrauch:** 5,9 l/100 km  
**CO<sub>2</sub>:** 155 g/km  
**L/B/H:** 5.135/1.949/1.460 mm  
**Leergewicht:** 1.880 kg  
**Gesamtgewicht:** 2.570 kg  
**Preis:** EUR 87.900,- inkl. 13% NoVA und 20% MwSt.



Auch gegen Aufpreis: Massagesitze für vorne und hinten



Sauber-TDI: Die Harnstofflösung AdBlue sorgt für Euro 6

bietet. Und zum anderen von der neuerdings elektromechanischen Lenkung, die nach unserem Geschmack etwas mehr Rückmeldung vermitteln dürfte.

Versöhnlicher Abschluss: Noch nie hat der Autor das Beifahrer-Dasein so genießen können wie im A8. Primär natürlich dank des ergonomisch perfekten Gestühls und seiner vielfältigen Massagefunktionen. Kein Aha-Erlebnis vermochte dagegen Audis Material- und Verarbeitungslevel zu bieten. Er ist noch immer einsame Spitze.

Werner R. Deutsch  
 (www.Auto-Kaufberatung.at)