



- » [Link zum Originalbild](#)
- » Copyright: Auto-Reporter.NET
- » Image-No.: 2010050076_0001

Unverkennbar: ein Audi. Und was für einer ... Foto: unitedpictures/auto-reporter.net

Vorstellung Audi A8: Der Souverän der Ringe

„Etwa alle acht Jahre“, sagt der Mann, der die Kommunikation Produkt und Technik des Unternehmens verantwortet, stehe „ein ganz besonderes Ereignis bevor.“ Im Blick hat Stephan Öri die Markteinführung des nächsten Flaggschiffs der Marke, als er dieser Tage die erste Runde der internationalen Pressepräsentation des neuen Audi A8 im andalusischen Casares startet. Hier im Süden Spaniens wird das Auto nun drei Wochen lang in den Händen von Motorjournalisten als der überzeugende Souverän der Ringe werben, um die Botschaft von der dritten A8-Generation vor allem in jene Länder zu tragen, in denen Audi zuerst Käufer für sein so nobles Gefährt vermutet.

„Für mich persönlich ist dieses Auto pure Faszination, ein echtes Erlebnis für all unsere Sinne“, erklärt Audi-Chef Rupert Stadler bei der Pressepräsentation dieses automobilen Gipfelstürmers vom Feinsten. Der unmittelbare Kontakt, mehr noch das erste Fahrerlebnis mit diesem Auto, lässt es schwerfallen, sich auf den nachhaltigsten Eindruck festzulegen. Ist es – laut Stadler – „das unverwechselbare klare Design, das die souveräne Eleganz einer schönen Skulptur“ ausstrahle, oder sind es „die luxuriösen Materialien, die edlen Oberflächen, die Audi-typische Leidenschaft für Präzision“? – Die rein visuellen Genüsse können von den Emotionen, die sich hinter dem Lenkrad in Fahrt mit dem imponierenden neuen Flaggschiff einstellen, in den Hintergrund gedrängt werden.

Dennoch: Automobiles Premium, wie vom A8 präsentiert, steht zunächst einmal – auf den ersten Blick – für Augenschmaus. Das Fahren dann aber lässt erst die technische Perfektion, das souveräne Können der „sportlichsten Luxuslimousine“ (Audi) erleben und vermittelt eindrucksvoll, was in sogenannten Highend-Bereichen der Technik und des Komforts inzwischen alles möglich geworden ist: Spitzenqualität satt.

Bekanntlich wird immer mal wieder lästerlich Rede geführt, automobiler Luxus sei durchaus entbehrlich; vor allem gehörten auffallend potente Triebsätze „der Umwelt zuliebe ausgemustert“. Solch grüne Erwartung prallt beim neuen A8 auf den überzeugenden Verbund von Leistungsstärke und Effizienz. Audi stellt für den 184 kW (250 PS) leistenden 3.0 TDI einen Durchschnittsverbrauch von lediglich 6,6 Liter Diesel in Aussicht, und bei den beiden V8-Motorsierungen 4.2 TDI bzw. 4.2 FSI fixieren vergleichsweise bescheidene 7,6 bzw. 9,5 Liter den Normverbrauch. Eine später nachgereichte V6-TDI-Variante, die sich mit 159 kW (204 PS) begnügt und einen vorgesehenen A8 in einer Frontantriebsversion bewegen soll, werde im Schnitt gar mit nur sechs Litern auskommen, kündigt Audi an und erklärt zutreffenderweise, „viele Kleinwagen können es kaum besser“. Dass es sich immerhin um eine Luxuslimousine handelt, die sich zutraut, beim Verbrauch mit Kleinwagen zu konkurrieren, verdient zwei Ausrufezeichen.

Auf Landstraßen Andalusiens war erste Gelegenheit, die beeindruckende Kooperation von Motorisierung, Fahrwerk und Fahrerassistenzsystemen zu erleben. Leichtfüßig-elegant folgt das stattliche Flaggschiff jedem Befehl seines Fahrers. Das überrascht. Schließlich ist der A8 trotz Aluminiumkarosserie nicht eben ein Leichtgewicht, allerdings noch immer „200 kg leichter

„als vergleichbare Wettbewerber“. Auch angeforderter überaus kraftvoller V8-Vortrieb zum Überhol-Sprinten wird so arrangiert, dass sich schon bald die Überzeugung festsetzt, als sei stabiler Fahrkontakt immerwährend garantiert. Als „quattro“-Sucht quasi. Ein gutes Gefühl. Für den von einem Luxusliner erwarteten genüsslichen Fahrkomfort sorgt die Anpassung des Fahrwerks an den Fahrerwunsch bzw. ans bevorzugte Bewegungsprofil.

Das anhaltende Gefühl erlebbarer Perfektion resultiert aus dem Zusammenspiel der Einzelsysteme, die reichlich an Bord sind. Unter dem Designkleid des A8 verberge sich die derzeit weltweit komplexeste Fahrzeugelektronik, sagt Audi und verweist auf rund 100 Steuergeräte, die über sieben Bussysteme miteinander verbunden seien. Wie sinnvoll und hilfreich Systemvernetzungen sein können, davon überzeugt wohl das nun noch leistungsfähigere intuitive Audi-Bediensystem MMI touch wohl am auffälligsten. Ohne den Blick von der Fahrbahn nehmen zu müssen, lassen sich gewünschte Informationen und Einstellungen erlangen, indem lediglich mit einem Finger Buchstaben oder Zahlen aufs Touchpad gezeichnet werden. Sogar chinesische Schriftzeichen werden vom System erkannt. Weil zweckdienlicher Umgang mit dem so vielseitig nutzbaren MMI touch ein paar „Trockenkurs“-Trainingseinheiten voraussetzt, blieb während der A8-Einführungsrunden manche Hand mit dem favorisierten Touchpad-Finger vermutlich besser am Lenkrad; zumal es mit der als Weltneuheit herausgestellten Kombination von Navigation und Google Earth samt fotorealistischer Darstellung gewählter Routen interessanten Ausgleich gab.

Anderes wird von automobilem Premium der Luxusklasse nicht erwartet: Die Souveränität der Fortbewegung mit dem verjüngten A8 unterstützen Fahrerassistenzsysteme, die auf ausreichenden Abstand zum Vordermann und aufs Spurhalten achten, sicheren Spurwechsel unterstützen, beim Einparken assistieren, per Infrarot die Nachtsicht 300 Meter voraus verbessern oder auf Verkehrsschilder mit Tempolimits aufmerksam machen. Nicht gezählt wurde während der Testrunden rund um Malaga, wie viele Warnungen es jeweils im Einzelfall bei zu geringem Abstand zum Vordermann gab. Dass das ziemlich oft passierte, fiel immerhin auf. Ein Beweis mehr, dass Assistenzsysteme kein überflüssiger Kram sind, wie Fahrernaturen gern tönen, die ihr Können nicht oft genug vornanstellen können.

Eigentlich müsste jedem A8-Interessenten eine Fahrt bei Dunkelheit verordnet werden. Denn nur dann lässt sich die Großartigkeit der LED-Scheinwerfer erfassen, auf die Audi – „Pionier der Lichttechnik“ – sicher zu Recht stolz sein darf. Pro Scheinwerfereinheit spenden 76 Leuchtdioden Licht. Das System kommt ohne bewegliche Teile aus. Und: LEDs haben eine offenbar unbegrenzte Lebensdauer. 22 gelbe Leuchtdioden generieren im Fall A8 das auffällige Tagfahr- und das Standlicht, 22 gelbe das Blinklicht. Welch faszinierendes Ergebnis die raffinierte „Kooperation“ von Navigation und Lichttechnik haben kann, lässt sich bei Annäherung an eine Straßenkreuzung erleben, die dann automatisch von einem breiteren Lichtkegel erfasst wird.

Spätestens solches Erlebnis sollte bei jenen Kritikern, die immer anspruchsvollere Automobilität für höchst überflüssig halten, eine gewisse Erleuchtung einsetzen lassen. Über gehobenere Komfortansprüche lässt sich diskutieren, über ein Mehr an Sicherheit nicht. (auto-reporter.net/Wolfram Riedel)