

Quelle: Die Zeit

Provided by GENIOS

Leben

Durchzug bei Spätgrün

ABGEFAHREN AM START IN DER LIMOUSINE: CHRISTINE BRINCK, ZEIT-AUTORIN, UND JOSEF JOFFE, ZEIT-CHEFREDAKTEUR, ZUSAMMEN IM AUDI A8 4.0 TDI QUATTRO / Der

A8 konkurriert mit dem Siebener BMW - aber ist er auch besser? /

Christine Brinck* *Josef Joffe

Kennen Sie die Travnicek-Dialoge des Österreicher Helmut Qualtinger? Einer läuft so: »Travnicek, was sagen Sie mir zu Moskau?« - »Moskau? Dös is koa Stadt net zum Ankommen.« Dagegen der Audi A8 - dös is koa Auto net zum Weggehen. Schuld daran ist der beflissene Schlüssel, der dem Wagen per Funk meldet, dass sich sein Besitzer nähert und das Gefährt sich demnach zu entriegeln habe. Dies tut der Audi aber auch beim Weggehen, solange das Herrchen noch irgendwie in der Nähe ist. Weshalb diesem folgende Sequenz anzuraten ist: 1. Nach dem Aussteigen per Knopfdruck am Schlüssel die Türen verriegeln. 2. Den Schlüssel in weitem Bogen von sich werfen. 3. Den Schlüssel suchen.

Denselben zu finden ist deshalb so wichtig, weil sich beim Abschließen gelegentlich (von motorisierter Geisterhand getrieben) alle vier Fenster absenken. Folglich muss sich das Herrchen wieder in den Wagen begeben, um die Fenster erneut zu schließen. Dann zurück zur Sequenz 1, 2 und 3.

Freilich ist dieser Vier-Liter-Diesel ein gar wunderbares Auto zum Wegfahren. Anders als sein schärfster Konkurrent - der Siebener BMW, der mit dem Bürzel als Kofferraum - lässt sich der A8 auch von automotiv ungeschulten Menschen sofort in die Gänge bringen. Denn: Beim Audi wird der Motor wie überall in der Welt durch

Einstecken und Drehen des Schlüssels gestartet, derweil beim BMW ein kleiner unscheinbarer Starterknopf im Armaturenbrett ausfindig gemacht werden muss. Die Parkbremse beim Audi, ebenfalls ein pfenniggroßer Knopf, ist dort zu finden, wo sie hingehört, nämlich in der Mittelkonsole; beim Siebener ist der Bremsknopf so gut versteckt, dass gewisse Tester ihn erst nach Tagen entdeckt haben. Schließlich: Wo der BMW den faustgroßen iDrive hat, der 750 Funktionen steuert und entweder einen Chauffeur oder ein halbsemestriges Studium erfordert, bietet der Audi einen bescheideneren Drehknopf namens MMI, den auch der normal Ungeduldige nach kürzester Zeit zu bedienen versteht. Radio, Telefon, Navigation werden freundlicherweise nicht durch Ruck- und-Zuck, sondern durch klassische Funktionsschalter geregelt.

Ein Auto zum Wegfahren: Der Common-Rail-Diesel mag anfänglich etwas knurrig klingen, aber ab 120 bis 150 Stundenkilometern ist er leiser als das Geräusch der Winde und Räder. Er bringt 275 PS und ein Drehmoment von 650 Newtonmeter auf die Straße, was deutlich mehr ist als bei den Selbstzünder-Rivalen aus München und Stuttgart. In knapp sieben Sekunden ist der A8 auf 100. Noch wichtiger: Die Audi-Ingenieure haben es geschafft, die beiden Turbos so zu programmieren, dass sie schon bei

niedrigen Touren Druck aufbauen, und zwar kontinuierlich. Was heißt: Der Zusatzschub, der bei anderen Turbodieseln ruckartig einsetzt, wird hier ersetzt durch eine ebenso weiche wie geradlinige Beschleunigung.

Müßig hinzuzufügen, dass dieser Sportwagen im Geschäftsanzug wie ein Brett auf der Straße (oder ein ICE auf der Schiene) liegt. Das hat mit dem permanenten Allradantrieb zu tun, mit dem man ständig die Grenzen ausloten kann, ohne von einer automatischen Fehlerkorrektur wie ESP (zuschaltbar) gerettet werden zu müssen. Und es ist einer ziemlich ausgeklügelten Luftfederung zu verdanken, die schon in der »Comfort-Einstellung« für einen feinen Kompromiss zwischen sportiver und bequemer Fortbewegung sorgt. Diese »Adaptive Air Suspension« bewirkt allerlei Nützliches und Freundliches, ohne dass der Fahrer es merkt. Ab 120 Stundenkilometern senkt das System den Wagen um zwei Zentimeter ab, um so dem Fahrtwind weniger Stirn zu bieten. Geht's geradeaus, bleibt die Dämpfung recht weich. Rütteln aber irgendwelche Kräfte am Gefährt, sagen wir: Fliehkräfte beim scharfen Kurvenlauf, stellt sich die Federung hart. Kurzum: Die bei diesen Testern sehr unbeliebten Querrillen oder kurzen Bodenwellen, die bei weniger raffinierten Federungen für nervöses Auf und Ab sorgen, werden von diesem Audi aeschluckt. als seien es kleine

Quelle: Die Zeit

Provided by GENIOS

Sahnepösterchen.

Lenkung? Je schneller, desto weniger servo, wie es sich gehört. Bremsen? Sie greifen schneller als etwa beim VW Phaeton Diesel mit seinen zehn Zylindern (wiewohl fairerweise erwähnt werden muss, dass der Groß-VW auch 450 Kilo schwerer ist). Automatikschaltung? Die beste, die es derzeit auf dem Markt gibt, nämlich die sechsgängige von ZF (die auch der BMW hat). Verbrauch? Nicht sehr sparsam. Die Norm (ECE, Stadt/Land) liegt bei 9,6 Litern. Tatsächlich flossen 12 bis 14 Liter durch die Leitung, und wenn man richtig Gummi gibt, können es auch schon mal 16 sein.

Aber was für ein Fahrvergnügen, insbesondere in der Stadt, wo dieser Audi gerade bei Spätgrün einen Durchzug entwickelt, der ihn über die Kreuzung katapultiert, bevor die Ampel echtes Rot zeigt. Und bei einem waghalsigen Überholmanöver steigt der Puls höchstens um zwei, drei Schläge, so zuverlässig beschleunigt und bremst er.

Schade nur, dass der Blick durchs Hinterfenster auf die Zurückgebliebenen recht verengt ist; schade auch, dass zumindest bei diesem Testwagen die Scheibenwischer die allerhässlichsten Geräusche von sich gaben. Ein Vorschlag zur Modellpflege: Die Seitenspiegel sind zu geizig ausgelegt, bitte etwas mehr Größe zeigen. Hübsch aber ist die Idee, dass diese Spiegel beim

Parken hoch- und einklappen - ganz dicht an die Karosserie, wie die Ohren eines schuldbewussten Hundes.

Der Innenraum? Gepflegt, übersichtlich und gar mit »Birkemaserholz Grau« dekoriert, wenn man 267,24 Euro (plus Mehrwertsteuer) dazulegt. Besonders zu empfehlen ist der »Komfortsitz mit Memory«, der mit 1628,31 Euro zu Buche schlägt, sich aber hundertfach verstellen lässt und, ganz besonders erquicklich für lange Reisen, eine Lippe am vorderen Rand ausfährt, welche die müden Oberschenkel abstützt. Überhaupt die Extra-Preispolitik bei Audi. » Nackt« kostet der A8 66 293,10 Euro (netto). Unser Testwagen aber landete bei 96 000 (mit MwSt.), wofür man jenseits von Bogenhausen oder Harvestehude schon ein erkleckliches Einfamilienhäuschen erwerben kann.

Für eine Hand voll Euro ließe sich ein CD-Wechsler kaufen, den man in besagtem Häuschen ohne Rückgratbeschädigung bedienen könnte.

Nicht aber im Audi. Erst nach langem Suchen wurde er im Handschuhfach entdeckt, dann musste sich der Beifahrer wie ein mongolischer Zirkusartist verknoten, um Plattenschlitz und Augen auf Linie zu bringen. Es half nichts. Erst auf dem Parkplatz gelang es den beiden (weder spastischen noch zurückgebliebenen) Fahrern, den

CD-Wechsler zu laden. Auch dieses Gerät, liebe Audisten, sollten Sie bei der Modellpflege ausrangieren. Und dann noch einen emotionalen Kick ins Design bringen, das so viel Sex-Appeal hat wie der Anzug von Herrn Eichel. Dann müssten Benz und BMW, die schon heute in mancher Punktwertung hinter dem A8 landen, richtig keuchen, um im Rennen zu bleiben. Dabei war Audi vor 30 Jahren das spießigste Auto der westlichen Welt, von der östlichen (Zhiguli, Wartburg) ganz zu schweigen.

PS Nächste Woche am Start: Wolfram Siebeck, ZEIT-Kolumnist, im Morgan Aero 8

UNTER DER HAUBE
MOTORBAUART/ ZYLINDERZAHL:
Turbodieselmotor, 8 Zylinder, 3936
ccm Hubraum / LEISTUNG: 202 kW
(275 PS) bei 3750 U/min /
MAXIMALES DREHMOMENT: 650
Newtonmeter bei 1800-2500 U/min /
SECHS-GANG-GETRIEBE,
PERMANENTER
ALLRADANTRIEB
BESCHLEUNIGUNG (0-100 KM/H):
6,7 Sekunden /
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 250
km/h / EU-
DURCHSCHNITTSVERBRAUCH:
9,6 Liter auf 100 km (Diesel) /
KOSTEN (PRO JAHR):
Vollkaskoversicherung: Typklasse
29; Steuer 618 Euro
(Schadstoffklasse Euro 3) /
EMPFOHLENER PREIS: 76 900
Euro (Basispreis inklusive MwSt.) /