

CLASSIC DRIVER

Audi A8 W12 lang vs. Audi V8 4,2L: Das Maß der Ringe



Zum vierten Mal krönt Audi das Modellprogramm mit einer Langversion des Audi A8. Was 1990 mit wenigen handgefertigten Langversionen des Audi V8 begann, hat sich über die Jahre zu einem profitablen Geschäft entwickelt. Wir haben dem A8 W12 lang seinen Urahnen, einen Audi V8 4,2l in der Langversion vorgestellt.

Am Anfang stand der Wunsch der VW-Obersten endlich ein standesgemäßes Gefährt für offizielle Termine im Programm zu haben. Bis zum Erscheinen des Audi V8 lang wirkten die Versuche der Ingolstädter in der Liga der staatstragenden Limousinen mitzuspielen – trotz Achtzylinder und Allradantrieb – spätestens dann wenig überzeugend, wenn Schwergewichte wie Altkanzler Kohl sich in den engen Fond des aufgerüschten Audi 100 zwängten. Kurzerhand verlängerte man die „Revolution der Oberklasse“ um stattliche 30 Zentimeter, setzte im Fond zwei elektrisch verstellbare Einzelsitze ein und schraubte den Preis auf stolze 178.000 DM hoch. Der durchschlagende Erfolg blieb dem in Handarbeit bei Steyr Puch in Graz gefertigtem Top-Audi nicht zuletzt wegen seiner ungewöhnlichen Proportionen verwehrt. Nur 271 Fahrzeuge wurden bis zum Produktionsende 1994 gebaut und meist mit hohem Rabatt an die Kunden verkauft. Immerhin konnte die Karosserieform nach dem Auslaufen der Modellreihe im fernen China unter dem Label des roten Stern noch ein paar Anhänger finden- als Großraumtaxi in Shanghai.



Die nachfolgenden A8 Generationen mussten trotz des anfänglichen Misserfolges nicht auf eine verlängerte Version verzichten. Sie gerieten weit weniger opulent und optisch deutlich ausgewogener. Die Kundschaft honorierte es mit deutlich gesteigerter Nachfrage. Damit dies auch bei der aktuellen Langversion des Oberklasse-Audis so bleibt, setzt Audi unter anderem auf ein breites Motorenangebot. Neben dem mit einem Kompressor aufgeladenen 3,0 Liter TFSI Sechszylinder (290 PS) kommen traditionell der 4,2 Liter Achtzylinder FSI mit 372 PS und der 4,2 Liter Common Rail Dieselmotor (350 PS) zum Einsatz. Die Krönung des Programms ist jedoch der komplett überarbeitete 6,3 Liter Zwölfzylinder Direkteinspritzer mit nun 500 PS. Das Audi trotz des allgemeinen Downsizing das in die Jahre gekommene Topaggregat noch einmal auf den Euro 5 Thron hievte, dürfte vor allem den wichtigen Exportmärkten geschuldet sein. Mit einem Verbrauch von rund 13 Litern ist das Topmodell zwar deutlich genügsamer als seine Vorgänger, dennoch dürfte diese Version in Europa eher den automobilen Gourmet ansprechen und dem weiterhin im Programm befindlichen 3,0 Liter V6 TDI mit 250 PS und üppigen 550 Nm kaum die Königsrolle bei den Verkäufen

streitig machen.



Wie sehr sich die Welt seit 1993 gedreht hat macht spätestens der Verbrauch des 4,2 Liter großen V8-Alumotor des Urahnens deutlich. Wirft er alle seine 280 PS in die lethargische Viergangautomatik, um an dem davoneilenden A8 W12 zumindest im Alltagsverkehr dranzubleiben, sind mindestens 18 Liter Super fällig. Doch trotz der deutlich wahrnehmbaren Anstrengungen gelingt es dem V8 lang spätestens auf der Autobahnauffahrt nicht mehr dem W12 zu folgen. Die 400 Nm Drehmoment, einst das Maß aller Dinge, reichen allenfalls aus, um in der heutigen Zeit nicht als Verkehrshindernis zu gelten. In Zahlen bedeutet dies nahezu eine Halbierung der Beschleunigung : Rund 4,7 Sekunden benötigt der Zwölfzylinder von 0 auf 100 km/h, rund 9 Sekunden nimmt sich der V8 lang Zeit für diese Übung.

Dabei gibt sich der Neue offenbar nicht die geringste Mühe mit seiner Arbeit. Er schüttelt die sportwagengleichen Fahrleistungen dank eines Drehmoments von 625 Nm völlig mühelos aus dem Ärmel, springt dabei unmerklich von Fahrstufe zu Fahrstufe seiner Achtgangautomatik und erinnert die Insassen lediglich durch den Stand der Tachonadel an das Erreichen der einst zwischen den Premiumherstellern vereinbarten maximalen Reisegeschwindigkeit von 250 km/h.



Für den V8-lang-Piloten bedeuten 200 km/h dagegen ein Erlebnis, 220 km/h sorgen bei ihm für einen gesteigerten Adrenalinspiegel und die nach geraumer Zeit erreichte Höchstgeschwindigkeit von 248 km/h bekommt nicht zuletzt durch den um rund 30 km/h voreilenden Tachometer ihr ganz eigenes Gesicht. Bremsen? Besser nicht, denn dann versuchen selbst die auf speziellen Kundenwunsch montierten Vierkolbenbremsattel an der Vorderachse vergeblich die zwei Tonnen Fahrzeuggewicht im Zaum zu halten. Im Audi A8 W12 genügt dagegen ein leichter Tipp auf das Bremspedal und die Verzögerung setzt umgekehrt proportional zur zuvor erlebten Beschleunigung ein. Eine deutliche Steigerung erlebt die negative Beschleunigung durch den Einbau der Keramikbremse, die Verzögerungswerte auf absolutem Spitzenniveau bietet.



Das Wirken der Technik bleibt den Gästen in der First Class Lounge indes völlig verborgen. Hinten rechts, dem Platz der Entscheidungsträger dieser Welt, herrscht im A8 lang in jeder Fahrsituation gespenstische

Ruhe, es sei denn das Entertainmentprogramm hat seinen großen Auftritt. Dann legen sich neben dem fast schon obligatorischen Bang und Olufsen Soundsystem mit 1.400 Watt und Surroundsound bei Bedarf noch zwei schwenkbare 10,2 Zoll Monitore ins Zeug, um an Bord für Unterhaltung zu sorgen. Dazu ein kühles Getränk aus der Minibar in der Mittelkonsole und ein entspanntes Telefonat mit dem Bordhandy – so kann der Tag beginnen. Ab Herbst darf im A8 lang sogar kabellos im Internet gesurft werden. Eine fahrzeugeigene WLAN-Umgebung soll dann für eine perfekte Verbindung zur Außenwelt sorgen, gerne auch mit einem iPad mit Audilogo. Audi hat dafür in Cupertino schon mal nachgefragt.

Damit man bei soviel Luxus nicht ins Schwitzen gerät, bieten die Ingolstädter auch in Sachen Sitzkomfort First Class Service an. So sind die Sitze neben einer umfangreichen elektrischen Verstellung mit Memory-Funktion auch optional mit Sitzheizung, Sitzbelüftung und einer pneumatischen Massagefunktion aufrüstbar. Für heißere Tage steht für den Fond eine zweite Klimaanlage mit einem eigenen Kältemittelkreislauf bereit, auch dass ein aufwändiges Zugeständnis an die Exportmärkte. Auf Wunsch wird der A8 Lang sogar zum Liegewagen und bietet mit einer elektrisch aus der Lehne des rechten Vordersitz herausklappbaren Fußstütze Reisekomfort der Spitzenklasse.



Und der Oldie? Ja, auch er bemüht sich mit einer manuellen Fußstütze in Form eines teppichbezogenen Hartholzkeils sowie einer elektrischen Verstellung der Fondsitze um ein hohes Komforterlebnis. Zudem wartet er als Option mit einer Bordbar in Form eines Kompressorkühlschranks auf, dem es sogar gelang bei 35 Grad im Schatten die Eiswürfel am Leben zu erhalten. Kommunikationsgelüste bediente der V8 lang mit zwei D-Netz Festeinbaugeräten, deren einziges Komfortmerkmal in einem rustikalen Hörer lag. Wem das nicht genügte, der konnte auf ein mobiles Faxgerät in der Mittelkonsole zurückgreifen, dessen Übertragungssicherheit von den gemächlichen Fahrleistungen des 4,2 Liter profitierte. Wenigstens über genügend Raum im Fond zur Ablage der gesammelten Papierberge dürfte man sich seinerzeit gefreut haben, denn der lange Audi V8 bot davon wirklich mehr als reichlich.



Ein derart individuell ausgerüsteter Audi V8 Lang schaffe 1993 problemlos die 200.000 DM Grenze. Rund 20 Jahre später berechnet Audi bei der Wahl eines komplett ausgerüsteten Business A8 lang W12 den gleichen Betrag erneut, allerdings in Euro. Dafür erhält der Kunde, damals wie heute, die Gewissheit ein in jeder Beziehung großartiges Stück Automobiltechnik erworben zu haben.

Text: [Sven Jürisch](#)

Fotos: Sven Jürisch / Audi

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/audi-a8-w12-lang-vs-audi-v8-42l-das-ma%C3%9F-der-ringe>
© Classic Driver. All rights reserved.