

CLASSIC DRIVER



Audi S8: Die Macht der Acht

25. Oktober 2011 | Classic Driver



Countdown in der Oberklasse: Statt vormals zehn hat der neue Audi S8 nur noch acht Zylinder. Auch beim Hubraum wurde gespart. Dass die Sportlimousine dennoch das Zeug zum Champion hat, beweist der Ausflug auf die Rennstrecke.

Bislang war es einfach. Wer im Autoquartett der Sportlimousinen den Audi S8 im Blatt hatte, wählte sich seines Sieges sicher. Generation eins, von 1997 bis 2002 im Programm, beeindruckte die Mitspieler mit einer sportwagengleichen Beschleunigung. Bei Ausgabe Nummer zwei sorgte der fulminante V10-Motor mit italienischem Flair und 5,2 Litern Hubraum für zufriedenes Grinsen hinter dem Pokerface. Und nun das: Der Hubraum schrumpft auf 4,0 Liter, die Zylinderzahl gleicht einem profanen Chevy – denn Audi setzte den S8 auf Diät und strich einfach zwei Zylinder. Doch in der Spalte Leistung kommt dennoch Hoffnung auf: Der V8 bietet 520 PS bei 5.800/min an. Strike, denn damit schlägt er nahezu alle seine aktuellen Mitbewerber.



Grund für die hohe Leistungsausbeute ist im Falle des Audi S8 ingeniöse Feinarbeit. Zwei zwischen den Zylinderköpfen untergebrachte Twincroll-Turbolader versorgen den 4,0 TFSI Motor mit Ladedruck. Ein wassergekühlter Ladeluftkühler sorgt für ein niedriges und damit leistungsförderndes Temperaturniveau der Ansaugluft. Eine weitere Spezialität des neuen Achtzylinders sind die extrem kurzen Ansaugwege. Die verdichtete Frischluft gelangt im neuen Audi S8 an der Außenseite in die Zylinderköpfe. Das sichert eine ausgewogene Thermik im Motorraum und ein gutes Ansprechverhalten auf das Gaspedal. Ganz besonders stolz ist Motorenentwickler Robert Müller auch auf die kompakten Ausmaße des V8, sowie auf dessen Gewicht. Mit einer Gesamtlänge von nur 497 Millimetern empfiehlt sich der 220 Kilogramm schwere Motor auch für den Einbau in die A6- und A7-Baureihe, wo er im kommenden Frühjahr mit geringfügig weniger Leistung sein Debüt feiern wird.





Bis auf etwas Carbon und Alu, ein paar beleuchtete Einstiegsleisten und ein modifiziertes Tachodesign gibt sich auch dieser A8 betont seriös. Die geänderten Schweller und der Heckdiffusor unterhalb der Stoßstange fallen nur dem Kenner auf. Doch genug der Theorie – denn auch wenn es im klassischen Autoquartett die Rubrik „Fahrspaß“ nicht gibt, so gönnen wir uns mit dem Sport-Audi eine Runde auf der Rennstrecke. Den fein zelisierten Alu-Startknopf gedrückt, Carbonwählhebel auf S, und es geht los. Binnen 4,2 Sekunden liegen 100 km/h an – zwar kein Klassenbestwert, aber dank Turboschub ungemein beeindruckend. Zum Aufwärmen genügt der Automatikmodus des Drive-Select-Systems. Ab Runde zwei kommt per Tastendruck der Sport ins Spiel, was im Falle des Audi S8 bedeutet, Fahrwerk und Lenkung straff sowie Gaspedal- und Schaltkennlinie scharf zu stellen.



Im Verbund mit seinen Compoundbremsen und dem permanenten Allradantrieb samt Sportdifferential gerät die Limousine in die Liga der Supersportwagen. Trotz seiner knapp zwei Tonnen Leergewicht verzieht der Audi auf der Rennstrecke keine Miene. Der 4,0-Liter-V8 schnippt den S8 aus den Kurven und poliert dem Vordermann die Stoßstange, ohne dass dieser eine Chance hat, vor der urplötzlich aus dem Nichts herannahenden Limousine zu flüchten. Denn das vormals aufdringliche Abgasgeräusch des 10-Zylinders haben die Soundingenieure durch ein sattes aber dezentes Brabbeln ersetzt. Lediglich die vollständig in LED-Technik ausgeführten Scheinwerfer verraten dem Kenner die Potenz des drängelnden Audi. Kleiner Wermutstropfen bei aller Dynamik: Die unverändert mechanisch ausgeführte Servolenkung erinnert durch eine spürbare Unruhe im Lenkrad daran, dass bei vollem Leistungseinsatz immerhin 650 Nm auf die Straße übertragen sein wollen. Ein Umstand, der auch bei Audi erkannt wurde, und dem die Entwicklungsabteilung mit einem neu konstruierten Lenkgetriebe auf elektrischer Basis versucht Herr zu werden.



Für Audi ist der neue S8 jedoch nicht nur die Fortsetzung einer sportlichen Tradition, sondern auch ein weiterer Meilenstein in Sachen Effizienz. Denn auch wenn es um das Thema Verbrauch geht, soll der S8 dank bedarfsgerechter Zylinderabschaltung künftig das beste Blatt im Spiel sein. Mit ihr läuft der V8-Biturbo in bestimmten Lastbereichen als Vierzylinder, um im Bedarfsfall blitzschnell wieder zu seiner alten Form zurückzufinden. Aktiv angesteuerte Motorlager und ein komplexes Geräuschfiltersystem über die bordeigene Soundanlage lassen den Wechsel der Betriebsmodi vollständig unbemerkt stattfinden. Das Abschalten der Zylinder soll nach Audi Angaben eine Verbrauchsreduktion von 23 Prozent im Vergleich zu seinem Vorgänger bringen und den Audi S8 mit lediglich 10,2 Litern Durchschnitts-Benzinverbrauch zu dem sparsamsten Vertreter seiner Klasse machen. In der Praxis dürfte dieser Wert nur schwer realisierbar sein – zu groß ist die Versuchung, das vorhandene Potential auch zu nutzen. Ein realistischer Wert liegt eher bei 14 Litern, der in Anbetracht des Gebotenen jedoch in Ordnung geht und den mindestens 111.900 Euro teuren Audi S8 zur ersten Wahl macht – nicht nur im Autoquartett.

Text: Sven Jürisch

Fotos: Audi

<https://www.classicdriver.com/de/article/audi-s8-die-macht-der-acht>

© Classic Driver. All rights reserved.