

CLASSIC DRIVER

Der neue Audi S8: Erste Testfahrt



Mit dem Audi S8 setzen die Ingolstädter erstmals auf die Abschaltung einzelner Zylinder. Ob damit auch der Fahrspaß ausgeschaltet wird, haben wir bei einer ersten Probefahrt exklusiv getestet.

Wenn Audi einen neuen S8 an den Start schickt, kann sich die Konkurrenz warm anziehen. Das war bereits 1996 der Fall, als die 340 PS starke Erstausgabe der Sportlimousine ein neues Kapitel in Sachen Fahrleistungen aufschlug. Auch der letzte S8 mit V10-Motor machte da keine Ausnahme. Und nun? Erschreckt stellt man das Fehlen von zwei Zylindern fest und registriert die im Vergleich zu den Vorgängern extrem zurückhaltende Optik. Ein S wird zum handzahmen Boulevard-Cruiser? Weit gefehlt. Der im Frühjahr 2012 auf den Markt kommende Audi S8 überbietet trotz Downsizing so ziemlich alles, was derzeit im Segment der sportlichen Luxuslimousinen erhältlich ist.





Maßgeblichen Anteil daran hat der komplett neu konstruierte 4,0-Liter-V8-Leichtmetall-Biturbomotor. Dieser ersetzt den 5,2-Liter-Zehnzylinder und bietet jede Menge Technikhighlights. Allen voran zwei zwischen den Zylinderköpfen angeordnete Abgasturbolader samt einem wassergekühlten Ladeluftkühler. Diese neuartige Anordnung wurde durch die Umkehr von Abgas- und Frischluftseite möglich, was neben einem optimalem Ansprechverhalten auch eine ausgewogene Thermik und einen geringen Raumbedarf mit sich bringt. 520 PS und satte 650 Nm ab 1.750/min zeugen von der Wirksamkeit der Maßnahmen. Der Audi S8 überflügelt seinen nicht gerade schwächlichen V10-Vorgänger um 70 PS.



Damit der neue S8 nun aber nicht wegen seines hohen Verbrauchs gleich ins ökologische Abseits rollt, zündeten die Audi-Ingenieure die zweite Stufe des Technikfeuerwerks. Erstmals in der Audi-Geschichte erhält ein Motor eine Zylinderabschaltung, die den V8 zu einem V4 werden lässt. Die hierfür benötigten Eingriffe in die Hardware halten sich dabei in Grenzen. Audi kappt einfach die Zündung und die Spritzzufuhr für die jeweiligen Zylinder und verschiebt die Nockenwellen so, dass die Ventile nicht mehr angesteuert werden. Möglichen Pumpverlusten der weiterhin aktiven Kolben begegnet das Entwicklerteam um Michael Dick mit einer stehenden Frischluftsäule in den stilgelegten Zylindern.



Doch wer V8 kauft, will nicht V4 fahren, weshalb dem wechselnden Schwingungs- und Geräuschverhalten der beiden unterschiedlichen Motorenkonzepte die ganze Aufmerksamkeit der Akustiker von Audi gehörte. Vier im Dachhimmel montierte Richtmikrofone nehmen den Schallpegel in Echtzeit auf und eliminieren störende Brummfrequenzen durch die Aussendung eines Gegenschalls via Multimediasystem. Den vierzylindertypischen Schwingungen aus dem Motorenraum rücken aktiv angesteuerte Motorlager zu Leibe. Sie sorgen mit einer dynamischen Ansteuerung für eine optimale Dämpfung der unterschiedlichen Motorfrequenzen.



Genug der Theorie. Entscheidend ist, was der neue S8 auf der Straße zu bieten hat. Bereits nach wenigen Metern mit dem Vorserienfahrzeug wird klar, dass sich die rund dreijährige Entwicklungsarbeit gelohnt hat. Der Druck auf das Gaspedal lässt den allradgetriebenen Audi nach vorne schieben, wie bislang noch kein S-Modell vor ihm. Vorbei die Zeiten, in denen jeder noch so vorsichtige Gasstoß mit einem ruckartigen Sprung in den Kofferraum des Vordermannes bestraft wurde. Dieser S8 schiebt wie von einem starken Gummiband gezogen und degradiert andere Verkehrsteilnehmer zu Statisten. Die unmerklichen Schaltvorgänge der vorzüglich abgestimmten Achtgangautomatik und der permanente Allradantrieb tun ein Übriges für den überzeugenden Fahreindruck. Binnen 4,1 Sekunden soll der S8 nach Angaben von Audi auf 100 km/h sprinten. Zum Vergleich: Der hauseigene R8 GT ist nur einen Wimpernschlag flotter.





Dass dieser S8 aber auch anders kann, wird im ruhigen Verkehrsfluss der Landstraße deutlich. Sobald die Elektronik die Möglichkeit zum Spritsparen anhand des Fahrverhaltens erkennt, greift sie ein und lässt den eben noch stolzen V8 als profanen Vierzylinder laufen. Das Umschalten selbst geschieht binnen 300 Millisekunden und bleibt außer einem grünen Balken im Kombiinstrument von den Insassen unbemerkt. Kein Ruckeln oder eine veränderte Akustik weisen auf die komplexen Regelvorgänge hin, und sobald die Leistung wieder benötigt wird, steht die volle Wucht des aufgeladenen Achtzylinders, der in modifizierter Form auch künftig im Bentley Continental zum Einsatz gelangen wird, wieder zur Verfügung.



Audi verspricht einen Minderverbrauch von rund 23 Prozent gegenüber dem V10-Vorgänger, der jedoch auf das Stopp-Start-System oder rekuperierende Nebenaggregate verzichten musste. Isoliert betrachtet soll die Zylinderabschaltung einen Verbrauchsvorteil von rund 5,5 Prozent ausmachen. Der neue Audi S8 stößt damit zwar nicht in Kleinwagenbereiche vor, macht aber mit einem Gesamtverbrauch von 10,8 Litern von 100 Kilometern deutlich, dass Genuss zukünftig, fast ohne Reue stattfinden kann.

Text & Fotos: [Sven Jürisch](#)

□

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/der-neue-audi-s8-erste-testfahrt>
© Classic Driver. All rights reserved.