

CLASSIC DRIVER

Audi S6, S7 Sportback und S8: Von zehn auf acht auf vier



Die Ära der Zehnzylindermotoren jenseits der Sportwagenklasse ist zu Ende. Bei seinen neuen S-Modellen setzt Audi nun stattdessen auf den sparsameren, aber nicht minder kräftigen Achtzylinder-Turbo. Damit folgen die Ingolstädter dem gleichen Downsizing-Trend wie BMW, die parallel auf der IAA den BMW M5 mit V8-Motor präsentieren.

Gleich vier neue Modelle mit dem neuen doppelt aufgeladenen 4,0-Liter-V8 feiern auf der Frankfurter Messe Premiere: die Hochleistungslimousine S6, ihre Kombivariante S6 Avant, der coupéhafte Ableger S7 Sportback sowie das Flaggschiff S8. Bis auf den S7, der erstmals aufgelegt wird, führen zuletzt alle großen S-Audis mit einem 5,2-Liter-V10, der auf bis zu 450 PS Leistung kam – allerdings auch auf einen deutlich zweistelligen Normverbrauch. Das hat sich nun geändert. Selbst in der stärksten Ausbaustufe mit 520 PS, die in der Oberklasselimousine S8 zum Einsatz kommt, liegt der Verbrauch mit 10,2 Litern nur knapp im zweistelligen Bereich. Beim 420 PS starken S6 und S7 soll er sogar nur 9,7 Liter betragen, der gleichstarke Kombi S6 Avant kommt mit 9,8 Litern aus.





Möglich machen die deutlichen Einsparungen gegenüber den jeweiligen Vorgängern neben dem Verzicht auf Hubraum, dem Einsatz von Bremsenergieerückgewinnung und Start-Stopp-System vor allem die bei Audi neu eingeführte Zylinderabschaltung, die bei geringem Leistungsbedarf vier der acht Kolben deaktiviert. Damit der Fahrer davon auch akustisch nichts mitbekommt, ist ein Schallgenerator an Bord, der den wenig kernigen Vierzylinderklang mit Störfrequenzen neutralisiert. Zudem sollen elektronisch geregelte Motorlager unerwünschte Schwingungen eliminieren. Damit aber unter Last auch der volle Achtzylinderklang zur Geltung kommt, verstärkt ein Sound-Aktuator in der Abgasanlage die Motorcharakteristik.



Auch bei den Fahrleistungen müssen sich die S-Modelle nicht verstecken. Die Vertreter der oberen Mittelklasse, S6 und S7, verfügen über ein maximales Drehmoment von 550 Nm, das über ein

Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen an alle vier Räder geleitet wird. Die Beschleunigung von null auf 100 km/h gelingt so in 4,9 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei abgeregelten 250 km/h. Die 100 PS und 100 Nm mehr im S8, ebenfalls per Doppelkupplung an alle vier Räder übertragen, erlauben den Standardsprint in 4,2 Sekunden. Maximal sind wegen der elektronischen Sperre aber auch nur 250 km/h drin. Damit die Kraft gut auf die Straße kommt, verfügt der S8 neben einem selbstsperrenden Mitteldifferential auch über ein Sportdifferential an der Hinterachse, das das Drehmoment zwischen den beiden Rädern verteilt. Für die kleineren S-Modelle ist diese Fahrdynamiktechnik gegen Aufpreis zu bekommen.



Äußerlich unterscheiden sich die S-Modelle von ihren weniger brachial motorisierten Pendants unter anderem durch die übliche Kühlergrill-Kosmetik vorn und einen Diffusor hinten sowie spezielle Felgen, Schweller und Endrohre. Die Serienausstattung ist umfangreich und umfasst unter anderem Xenon-Licht und Soundsystem bei S6 und S7 sowie Nachtsichtassistent und Abstandshalte-Tempomat beim S8. Preise werden erst auf der IAA genannt, der S6 dürfte jedoch im Bereich von 85.000 Euro liegen, der S6 Avant bei 87.500 Euro und der S7 bei knapp 95.000 Euro. Der S8 wird wohl die 100.000-Euro-Grenze überschreiten. Die Markteinführung erfolgt jeweils im Frühjahr 2012.







Text: [Holger Holzer](#)

Fotos: Audi

□

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/audi-s6-s7-sportback-und-s8-von-zehn-auf-acht-auf-vier>
© Classic Driver. All rights reserved.