CLASSIC DRIVER

Audi V8

Auf dem Weg nach oben

Text: Sven Jürisch
Fotos: Jan-Christian Richter / Audi Tradition

Er hatte es allen gezeigt, Ferdinand Piëch, der drahtige Enkel des Ferdinand Porsche. Er konnte zufrieden sein, als er der Weltpresse im September 1988 den Audi V8 präsentierte. Mit der souveränen Kraft von acht Zylindern wollte man den Fünfzylinder-Mief der vergangenen Jahre abschütteln und endlich in das automobile Oberhaus einziehen. Dazu garnierte man die auf dem Audi 100 basierende Oberklasselimousine serienmäßig mit allem, was die damalige Aufpreisliste hergab: Lederpolster, Klimaautomatik, Allradantrieb und allerlei elektrische Helferlein. Zu einem Preis von rund 100.000 D-Mark stieß der Emporkömmling anfangs jedoch nur auf mäßiges Käuferinteresse.

Um in der Oberliga mitspielen zu können, fehlte dem Ingolstädter Luxusdampfer vor allem eines: Image. Also drehten die Marketingspezialisten an der Preisschraube. Nach und nach erweiterte man die Palette des bis dato ausschließlich als 3,6 Liter erhältlichen V8 um eine leistungsstärkere 4,2-Liter-Variante. Zudem konnte bald ein 5- beziehungsweise 6-Gang-Schaltgetriebe geordert werden. Und für Staatsempfänge empfahl sich der bei Steyr Puch in Handarbeit gefertigte V8 mit verlängertem Radstand.



Es half nur bedingt, denn mit dem ab 1991 angebotenen Audi 100 der Baureihe C4 hatte der V8 seinen schärfsten Konkurrenten im eigenen Haus. Mitte 1994, nach 21.564 gebauten Exemplaren, war Schluss. Am Ende hatte sich das Abenteuer jedoch gerechnet. Nicht nur, dass der Audi V8 im Laufe seiner Karriere zweimal Deutscher Tourenwagenmeister wurde, er war auch Wegbereiter für Audis Karrieremarsch nach oben. Denn sein mit einer Aluminiumkarosse ausgerüsteter Nachfolger, der Audi A8, schaffte im zweiten Anlauf den erhofften Durchbruch und verkaufte sich über 200.000 Mal.



Technik und Wartung

Wer sich heute für einen Audi V8 interessiert, ist gut beraten, sich den zahlreichen Angeboten mit Vorsicht zu nähern. Jahrelang verschleppte Wartung, hohe Kilometerstände und wilde Tuningmaßnahmen haben an den meisten Exemplaren ihre Spuren hinterlassen. Aber auch bei durchaus gepflegten Exemplaren stehen meist

hohe Investitionen an. So ist der V8-Motor zwar zuverlässig, jedoch sollte der Zahnriemen in regelmäßigem Turnus gewechselt worden sein. Dies schlägt bei vorschriftsmäßiger Arbeit mit rund 1.000 Euro zu Buche und ist alle 90.000 km an der Reihe. Besondere Beachtung verdient dabei die Dichtung des rechten Riemendeckels. Oftmals wurde diese aus Kostengründen nicht gewechselt, was zur Folge hat, dass Riemen und Dichtung sich ineinander verlieben und mit einer Blitzhochzeit den Eigentümer überraschen. Dann geht nichts mehr. Problematisch ist bei den 4,2-Liter-Modellen zudem die rechte Zylinderkopfdichtung, die gerne im Bereich der Lichtmaschine Motoröl nach außen drückt und im fortgeschrittenen Stadium die Innereien des Generators so gut schmiert, dass man diesen gleich mit der Dichtung wechseln kann.

Die Getriebe der Audi V8-Baureihe halten bei regelmäßigem Ölwechsel und schonender Behandlung 200.000 Kilometer und länger. Probleme mit hakeligen Schaltvorgängen und ruckenden Wandlerkupplungen lassen sich meist durch einen Ölwechsel beheben, wobei es nicht schaden kann, diesen Vorgang zweimal kurz hintereinander durchzuführen, da die Wechselmenge lediglich vier Liter beträgt, das Getriebe jedoch acht Liter Füllmenge aufweist. Andere Elemente der Kraftübertragung sind hingegen unproblematisch, sieht man einmal von ausgeschlagenen Antriebswellen der Vorderachse ab.



Kostenintensiver gestaltet sich die in den meisten Fahrzeugen fällige Revision der Bremsanlage. Der Audi V8 ist an der Vorderachse mit einer innen umfassten Scheibenbremse ausgerüstet, deren Scheiben mit rund 200 Euro pro Stück zu Buche schlagen. Der Satz neue Bremsbeläge ist mit 140 Euro ebenfalls kein Schnäppchen. Rost ist bei der vollverzinkten Karosse des Audi V8 kaum ein Thema. Auch nach 15 Jahren erstrahlen gepflegte Fahrzeuge meist noch im Glanz eines Jahreswagens. Lediglich der vordere Scheibenrahmen und das Heckabschlussblech können teure Rostschäden aufweisen. Und auch sonst ist der Audi V8 ein Langläufer.



Fazit und Kosten

Bleibt die Qual der Wahl: Die Empfehlung für geruhsame Naturen lautet 3,6-Liter-Automatik mit 250 PS, wobei die gebotene Beschleunigung von rund 10 Sekunden auf 100 km/h sich subjektiv wie 30 Sekunden anfühlt. Sportlicher geht es im 280 PS starken 4,2-Liter-Modell zu, das es auch als 6-Gang-Handschalter gab. Die Langversion ist hingegen nur für Sonntagsfahrer interessant, da Parkplätze an Wochentagen für den 5,5 Meter langen Riesen rar sein dürften. Wer die hohen Unterhaltskosten nicht scheut, ist beim Audi V8 derzeit an der richtigen Adresse. Billiger werden die Autos nicht mehr und die Chancen auf einen gepflegten Garagenwagen mit geringen Kilometern stehen derzeit noch gut. Wer weiß, wie lange…?

Anschaffungspreis:	ab 2.500 Euro (3,6 Liter V8) bis 5.000 Euro (4,2 Liter V8), Langversion ab 5.500 Euro
Steuer:	635 Euro (4,2 Liter V8) – Euro 2 Nachrüstung, um grüne Plakette zu erhalten, möglich (Kosten ca. 400 bis 500 Euro).
Versicherung:	verschiedene Versicherer bieten günstige Youngtimerversicherungen an. Classic Driver empfiehlt Oldie Car Cover: Anfrage für Versicherungsangebot stellen
Verbrauch:	12 bis 17 Liter Superbenzin (4,2 Liter V8 benötigt Superplus)
Empfohlene Reparaturrücklage:	2.000 Euro



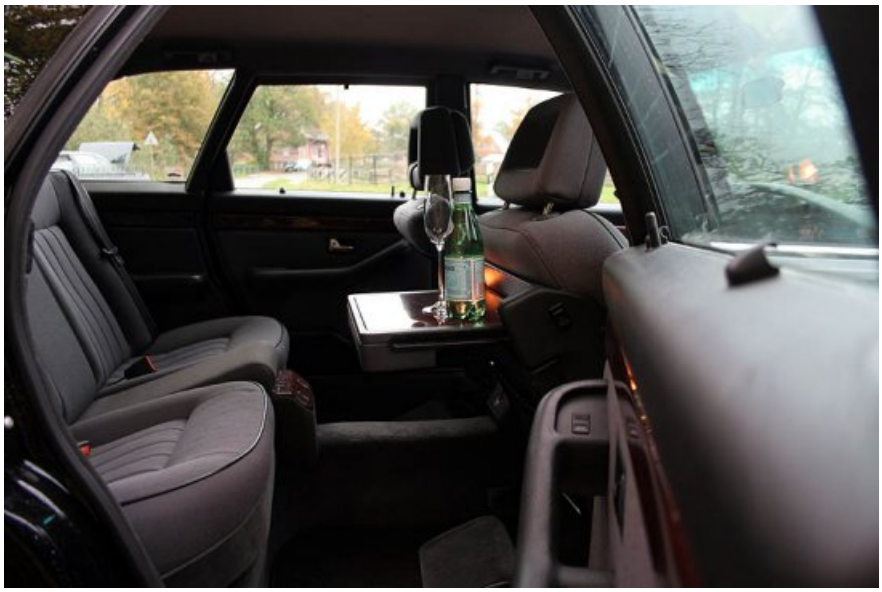
Fotogalerie




CD I












CD 1











\[page\]







Galerie

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/audi-v8
© Classic Driver. All rights reserved.