Fahrbericht Audi A8 60 TFSI e quattro

Mehr E-Power

Audi frischt sein Luxus-Flaggschiff A8 auf. Äußerlich ändert sich nicht viel, aber bei der Batterietechnik einiges. Andere Zellen als bisher verhelfen der Plug-in-Hybrid-Variante zu mehr Reichweite.

Beim elektrischen Antriebsmodul hat sich durchaus etwas getan. Statt Pouch-Batteriezellen kommen jetzt 104 prismatische Samsung-Energiespeicher in 13 Modulen zum Einsatz. Jeder dieser neuen Akkus hat jetzt eine Stromkapazität von 48 Ah und damit 11 Ah mehr als vor der Modellpflege. Das führt zu einer Kapazitätserhöhung der Batterie von vorher 14,1 Kilowattstunden auf jetzt 17,9 kWh Energieinhalt (14,4 kWh netto). Diese Erhöhung der Batteriekapazität klappt beim vorhandenen Bauraum und so zahlt sich die Strategie des VW-Konzerns die Akkus so zu gestalten, dass die Zellen problemlos gewechselt werden können, tatsächlich aus. Das wirkt sich natürlich auch auf die rein elektrische Nenn-Reichweite aus, die von bisher 46 Kilometer auf bis zu 59 Kilometer ansteigt. Als wir unsere Testfahrt begannen, versprach uns der Bord-Computer immerhin 53 Kilometer sorgenfreies Stromern.

Der Elektromotor in der Achtgangautomatik steuert nach wie vor bis zu 100 kW / 136 PS (Dauerleistung 60 kW / 82 PS) sowie ein Drehmoment von 400 Newtonmetern zur höheren Systemleistung von jetzt 340 kW / 462 PS (vorher 330 kW / 449 PS) bei. Das maximale Drehmoment von 700 Newtonmetern verspricht die Geschmeidigkeit, die man von einer Oberklassen-Limousine erwartet. Die Hauptlast des Vortriebs trägt der aufgeladene V6-Benziner mit 250 kW / 340 PS. Die Fahrleistungen bleiben unverändert und können sich nach wie vor sehen lassen: Nach 4,9 Sekunden erreicht der Audi A8 60 TFSI e 100 km/h und bei 250 Kilometer wirft die Elektronik den Anker. Rein elektrisch ist nach wie vor bei 135 km/h Schluss.

Wir haben bei unserer Testfahrt, die zu einem Drittel über Autobahnen führte, dem System die Entscheidung überlassen, wann welcher Motor zum Einsatz kommt und notierten einen Verbrauch von 6,7 l/100 km beziehungsweise 12,8 kWh/100 km. Dabei muss erwähnt werden, dass wir nur einmal schneller als 150 km/h und wenig in Innenstädten mit Stop-and-go-Verkehr unterwegs waren. Neu ist der Fahrmodus „Battery Charge“ bei dem der Verbrennungsmotor dazu genutzt wird, Strom in die Akkus zu pumpen. Pro gefahrenen Kilometer wird die Batterie um etwa ein Prozent geladen. Erst ab einem Ladezustand von 80 Prozent füllt der Verbrenner-Generator die Stromspeicher langsamer. Diese Art die Energiespeicher zu betanken, ist nicht die effizienteste, aber wenn man in eine zufahrtsbeschränkte Umweltzone fahren will, hilft diese Möglichkeit. Um diesen Modus zu aktivieren, muss man allerdings per Infotainment-Touchscreen etwas in die Tiefen des Fahrzeug-Einstellungsmenü eintauchen. Wenn man den Audi A8 60 TFSI e quattro mit der Maximalleistung von 7,4 kW lädt, sind die Akkus nach zweieinhalb Stunden voll.

Der Plug-in-Hybrid A8 verfügt nicht über das prädiktive Fahrwerk, das im Audi S8 für Komfort sorgt. Dazu kommt das höhere Gewicht von rund 320 Kilogramm gegen über dem Audi A8, der nur mit dem V6-Motor bestückt ist. Eine solche Zusatzlast können auch die besten Luftfedern nicht ganz kaschieren und so erreicht der 2.310 Kilogramm schwere Audi A8 mit Plug-in-Hybrid-Antrieb nicht ganz den Fahrwerkskomfort der anderen Varianten. Aber wir sprechen hier über Champions-League-Niveau und wenn Audis große Limousine geräuschlose über die Straßen gleitet, macht das viel wett. Die Fahrleistungen lesen sich nicht nur souverän, sondern fühlen sich auch so an.

Wenn man sich vom Navigationssystem den Weg zeigen lässt, hilft der prädiktive Assistent, die Fahrt möglichst effizient zu gestalten. Unter Einbeziehung des Verkehrs, der Geschwindigkeitsbegrenzungen und der Topografie der Strecke teilt die Software die Energie der Batterie so ein, dass man idealerweise mit leeren Akkus am Ziel ankommt. Um den Fahrer zu unterstützen, pulsiert das Gaspedal, wenn man den rechten Fuß heben sollte. Wen das nervt, kann dies ebenfalls über den Infotainment-Monitor deaktivieren. Aber bei den Oberklassen-Limousinen werden die Karten anders gemischt und da kommt die Referenz in der Regel aus Stuttgart-Untertürkheim beziehungsweise Sindelfingen und im Vergleich zur Mercedes S-Klasse zieht das Gesamtpaket Audi A8 den Kürzeren. Klar ist der Mercedes ein neueres Auto, aber bei einer Modellpflege hätten die Ingolstädter den Abstand noch mehr verkürzen können. Der Innenraum präsentiert sich bei Audi wie aus einem Guss, die Verarbeitung ist einwandfrei und die Materialien edel. Hier fühlt man sich wie in einer bequemen, edlen klassischen Lounge. Das Armaturenbrett der S-Klasse mit dem großen Tablet und dem dreidimensionalen Instrumenten-Display und den fliegenden Pfeilen im Head-up-Display hat da einen moderneren Anstrich.

Wolfgang Gomoll; press-inform

Datenblatt Audi A8 60 TFSI e quattro

Typ: Limousine

Motor: V 6-Benziner

Hubraum (cm3): 2.995

Leistung in PS (kW) bei U/min-1: 462 (340)

Max. Drehmoment (Nm) bei Umin-1: 700

Höchstgeschwindigkeit (km/h): 250

Beschleunigung 0-100 km/h (sek.): 4,9

Getriebe: Achtgang-Automatik

Antrieb: Allradantrieb

Treibstoffsorte: Super

Tank (L): 65

Verbrauch EU-Drittelmix (l/100 km): 2,1

CO2-Ausstoß (g/km): 49

Gewicht, Herstellerangabe (kg): 2.310

max. Zuladung (kg): 600

Abmessungen (L/B/H): 5.190 / 1.945 / 1.471 (L/B/H)

max. Ladevolumen (L): 390

Preis (Euro): 108.950 (Basismodell97.800)

Abgasnorm: Euro 6d-ISC-FCM

Effizienzklasse: A+++