
Fahrbericht Audi S8: Auf zur letzten Runde

Von Jens Meiners, cen

Er war einmal die sportlichste Limousine der Oberklasse, der Audi S8. Den Achtzylinder der ersten Generation gab es noch wahlweise als Handschalter oder mit Automatik, in der zweiten Generation war er mit dem legendären V10 ausgerüstet, und der Acht-Zylinder-Turbo der dritten Generation machte die Limousine zuletzt bis zu 305 km/h schnell. So hatte der S8 der Konkurrenz stets etwas voraus. Jetzt geht er mit dem Facelift der vierten A8-Generation in die letzte Runde. Die früheren Alleinstellungsmerkmale sind ihm abhandengekommen, der optische Auftritt ist jedoch eindrucksvoller denn je.

Das liegt vor allem an der voluminösen Kühlermaske, die zur Produktaufwertung nochmals größer geworden ist. Funktionale Vorteile bietet sie nicht, doch der 144.800 Euro teure S8 schaut jetzt so grimmig drein, als verspeise er Elektroautos zum Frühstück. Auch das Innenleben der Rückleuchten wurde neu gestaltet, und es gibt eine Reihe neuer und durchaus mutiger Farben, mit denen das schwarz-grau-silberne Einerlei in der Oberklasse durchbrochen wird. Vier voll durchströmte Auspuff-Blenden und die silbernen Außenspiegelkappen dokumentieren den Sonderstatus des S8 in der A8-Familie.

Der turboaufgeladene 4,0-Liter-V8 leistet im S8 stolze 571 PS (420 kW), die bei 6000 Umdrehungen in der Minute anliegen. Das maximale Drehmoment von 800 Newtonmetern kann auf einem Plateau von 2050 bis 4500 U/min abgerufen werden. Damit liegt der S8 deutlich oberhalb des A8 60 TFSI, der aus dem gleichen Motor 460 PS (338 kW) und 660 Nm holt. Im direkten Vergleich tritt der S8 nochmals spürbar kräftiger an, insbesondere bei Autobahntempo. Der äußerst druckvolle Antritt des S8 wird untermalt durch eine dezent grollende Klangwolke. Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert nur 3,8 Sekunden, bei 250 km/h wird allerdings unbarmherzig abgeregelt. Der Zyklusverbrauch von 10,7 Litern pro 100 Kilometer, der sich übrigens leicht unterschreiten lässt, kündigt von der Effizienz des Aggregats, das über eine automatische Zylinderabschaltung verfügt.

Die Autobahn ist klar die Domäne dieser überaus komfortablen und trotz kurzem Radstand ausladend dimensionierten Limousine, aber der S8 lässt sich auch leicht über kurvige Landstraßen treiben. Dann strafft sich die Luftfederung, die Lenkung erfordert etwas mehr Zupacken und die Grenzen der Bodenhaftung verschieben sich so weit nach oben, dass man es mit weitaus sportlicheren Autos aufnehmen kann. Von den Fähigkeiten eines RS6 oder RS7 bleibt der S8 dennoch weit entfernt; Audi hat mit diesem Viertürer kein Rennauto geschaffen. Das vorausschauende Aktivfahrwerk gehört ebenso zum Serienumfang wie die Allradlenkung, und die 8500 Euro teure Keramik-Bremsanlage ist angesichts des Leergewichts von knapp 2,3 Tonnen eine Überlegung wert.

Die kühl-futuristisch Armaturentafel mit ihrer großzügigen Verglasung und den eleganten Abdeckungen der Luftausströmer ist praktisch unverändert geblieben; sie tritt inzwischen in einigen Details hinter die S-Klasse von Mercedes-Benz zurück. Dort ist das Head-up-Display größer und es gibt auf Wunsch echte Dreidimensionalität. Beim Audi gefällt uns die Balkengrafik der Instrumentierung, die Navigation funktioniert perfekt, und die Darstellung lässt sich vielfach individualisieren. Schade finden wir es allerdings, dass das eindrucksvolle Vier-Speichen-Volant des A8 im S8 einem konventionellen Drei-Speichen-Lenkrad weichen muss.

Die aktuelle Generation von Audi A8 und S8 dürfte die letzte ihrer Art sein, denn die Ingolstädter arbeiten bereits an einer vollelektrischen Oberklasselimousine, die der 2021 vorgestellten Studie namens Grandsphere ähneln soll. Wohl deshalb sind die aktuellen Änderungen so maßvoll ausgefallen und hat Audi bereits auf einige Alleinstellungsmerkmale verzichtet: Der fast fertig entwickelte W12-Biturbo ist in dieser

Modellgeneration nie gekommen, der famose V8-Diesel blieb kein Jahr im Angebot, und die aufwendig gestaltete Luxusvariante namens Horch gibt es nur in China. Die A8-Familie, einst Ferdinand Piëchs furiose Kriegserklärung an Mercedes-Benz und BMW, verabschiedet sich auf relativ leisen Sohlen. (aum/Jens Meiners)

Daten Audi S8

Länge x Breite x Höhe (m): 5,19 x 1,95 x 1,48

Radstand (m): 3,00

Antrieb: V8-Benziner, 3996 ccm, zwei Turbolader, Allrad, 8-Gang-Automatik

Leistung: 420 kW/571 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 800 Nm bei 2050-4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,8 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 10,7 Liter

CO₂-Emissionen: 245 g/km (Euro 6d final)

Leergewicht / Zuladung (EU): min. 2295 kg / max. 540 kg

Max. Anhängelast: 2300 kg

Kofferraum: 505 Liter

Basispreis: 144.800 Euro

Bilder zum Artikel



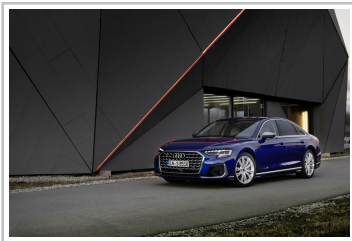
Audi S8.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



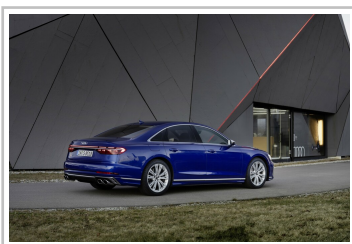
Audi S8.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S8.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S8.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S8.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



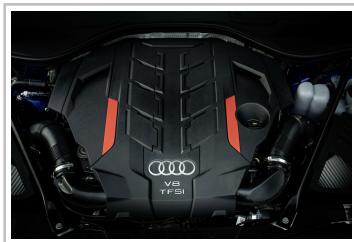
Audi S8.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S8.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S8.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S8.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S8.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi
