



AMAG Automobil- und Motoren AG
PR und Kommunikation Audi
Katja Cramer
Telefon: +41 56 463 93 61
E-Mail: audi.pr@amag.ch
www.audi.ch

Juli 2017

PRESSE-INFORMATION

Der neue Audi A8

Kompakt informiert	2
Das Wichtigste zum neuen Audi A8	
Die Fakten	7
Produkthighlights auf einen Blick	
Das Auto im Detail	11
Alles, was Sie über den neuen Audi A8 wissen müssen	
▶ SHAPE: Exterieurdesign, Interieurdesign, Licht	11
▶ SHIFT: Antrieb, Fahrwerk, Audi AI	15
▶ SENSE: Vernetzung, Assistenzsysteme, Bedienung, Infotainment	24
▶ SPACE: Karosserie, Innenraumkonzept	32



Kompakt informiert

Der neue Audi A8: Zukunft der Luxusklasse

Der neue Audi A8 präsentiert die Zukunft der Luxusklasse. In der vierten Generation ist das Flaggschiff der Marke erneut die Referenz für Vorsprung durch Technik – mit einer neuen Designsprache, einem innovativen Touch-Bedienkonzept und konsequenter Elektrifizierung des Antriebs. Darüber hinaus ist der Audi A8 als erstes Serienauto der Welt für hochautomatisiertes Fahren entwickelt. Ab 2018 bringt Audi pilotierte Fahrfunktionen wie Parkpilot, Garagenpilot und Staupilot sukzessive in Serie.

Stilbildend: das Exterieurdesign

Der Audi A8 ist stilprägend – er markiert für die gesamte Marke den Start in eine neue Design-Ära. Die Front mit dem breiten, aufrecht stehenden Singleframe-Grill und der fließend-muskulöse Körperbau symbolisieren sportliche Eleganz, Hochwertigkeit und progressiven Status. Der neue A8 löst das Versprechen ein, das der Audi prologue als Designstudie gemacht hat. Die Luxuslimousine besitzt starke Präsenz – ob in der 5,17 Meter langen Normalversion oder als A8 L mit 13 Zentimeter längerem Radstand.

Weltweit ist die Marke Audi bekannt für Sportlichkeit, Leichtbau und den permanenten Allradantrieb quattro – das Design des neuen A8 bringt diese Werte zum Ausdruck. Die ausgewogenen Proportionen betonen alle vier Räder gleichermassen. Über den Radhäusern sitzende Muskeln visualisieren den quattro-Antrieb. In der Seitenansicht sorgt die aufrechte Front in Kombination mit dem leicht schräg stehenden Heck für Spannung. Sein Selbstverständnis demonstriert das Flaggschiff bei Tag und auch bei Nacht. Hierfür sorgen sowohl die markanten HD Matrix LED-Scheinwerfer mit Audi Laserlicht als auch das LED-Leuchtenband in Kombination mit Heckleuchten in OLED-Technologie. Sie empfangen und verabschieden den Fahrer mit einzigartigen Lichtanimationen.

Luxuriöse Lounge: der Innenraum

Freiraum ist das prägende Gestaltungsmerkmal im neuen Luxusverständnis. Der A8 gleicht deshalb einer grosszügigen, weit geschnittenen Lounge. Im Vergleich zum Vorgängermodell hat er bei beiden Karosserievarianten in der Länge deutlich zugelegt. Das Angebot an Ausstattungen und Materialien ist breit gefächert und liegt zugleich in jedem Detail auf höchstem Manufaktur-Niveau – von der Perforation an den Sitzbezügen bis hin zu den elektrisch auf- und zufahrenden Blenden über den Luftausströmern.



Der nobelste Platz im neuen Audi-Flaggschiff liegt hinten rechts – der optionale Ruhesitz im A8 L mit seinen vielen verschiedenen Einstellmöglichkeiten und der Fussablage. Auf diesem Platz kann der Passagier seine Fusssohlen am Rücken des Beifahrersitzes in mehreren Stufen wärmen und massieren lassen. Die neuen Komfort-Kopfstützen runden das Erlebnis ab. Zudem können die Fondpassagiere viele Funktionen wie die Ambientebeleuchtung, die neuen HD Matrix-Leseleuchten und die Sitzmassage über eine eigene Bedieneinheit steuern sowie private Telefonate führen: Das Rear Seat Remote mit seinem OLED-Display ist so gross wie ein Smartphone und herausnehmbar in der Mittelarmlehne untergebracht.

Mit Fingerspitzengefühl: die Bedienung

Das Interieur der Luxuslimousine ist bewusst reduziert gestaltet, die Architektur des Innenraums ist klar und strikt horizontal orientiert. Mit einem radikal neuen Bedienkonzept transportiert Audi seinen hohen Qualitätsanspruch ins digitale Zeitalter. Es verzichtet auf den bekannten Dreh-/Drück-Steller und das Touchpad des Vorgängermodells. Die Instrumententafel bleibt weitgehend frei von Tasten und Schaltern. Ihr Zentrum bildet ein 10,1-Zoll-Touch-Display, das sich durch die Black-Panel-Optik vor dem Start nahezu unsichtbar in die schwarz-hochglänzende Blende einfügt.

Die Benutzeroberfläche erscheint, sobald sich das Auto öffnet. Auf dem grossen Display steuert der Fahrer das Infotainment per Fingerdruck. Über ein zweites Touch-Display auf der Konsole des Mittel tunnels hat er Zugriff auf die Klimatisierung und Komfortfunktionen sowie die Möglichkeit zur Texteingabe. Dabei kann er sein Handgelenk bequem auf dem breiten Wählhebel der tiptronic ablegen und so beispielsweise ein Navigationsziel besonders komfortabel speichern. Löst der Fahrer im oberen oder unteren Display eine Funktion aus, hört und spürt er einen Klick als Bestätigung. Die Bedientaster in Glasoptik reagieren in gleicher Weise. Mit der Kombination aus akustischem und haptischem Feedback sowie der Anwendung gängiger Touch-Gesten, wie beispielsweise dem Wischen, lässt sich das neue MMI touch response besonders sicher, intuitiv und schnell bedienen.

Darüber hinaus steht der A8 als intelligenter Gesprächspartner bereit. Mit einer neuen, natürlichen Sprachbedienung kann der Fahrer eine Vielzahl an Funktionen im Auto aktivieren. Die Informationen über Ziele und Medien sind entweder onboard vorhanden oder kommen mit LTE-Geschwindigkeit aus der Cloud. Zum breitgefächerten Angebot von Audi connect gehören mit Verkehrszeichen- und Gefahreninformation auch innovative Car-to-X-Dienste, die die Schwarmintelligenz der Audi-Flotte nutzen.

Ein weiteres Novum bietet die umfangreich optimierte Navigation: Sie lernt selbst – und zwar auf Basis der zuvor gefahrenen Strecken. Somit erhält der Fahrer intelligente Suchvorschläge. Zudem integriert die Karte hochdetaillierte 3D-Modelle von europäischen Grosstädten für eine realitätsnähere Darstellung.



Als Steuerzentrale für all diese Funktionen dient der Modulare Infotainmentbaukasten in neuer Ausbaustufe, der MIB 2+. Er integriert einen topaktuellen K1-Prozessor vom Audi-Kooperationspartner NVIDIA. Ein zweiter K1-Chip erzeugt die Grafiken auf dem Audi virtual cockpit, das als digitales Kombiinstrument eine Full HD-Auflösung von 1.920 x 720 Pixel bietet.

Für ein neues Raumerlebnis sorgt zudem das Bang & Olufsen Advanced Sound System: Es bringt den faszinierenden 3D-Klang mit seinen Höheninformationen erstmals auf die Rücksitze. Die Musik entfaltet sich genauso, wie sie im Konzertsaal aufgenommen worden ist. Dem zugrunde liegt ein Algorithmus, den Audi gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut entwickelt hat. Passend dazu erreicht auch die Telefonie im A8 dank Audi phone box mit Voice over LTE ein neues Niveau – sowohl bei der Bedienung, als auch bei Klang- und Verbindungsqualität.

Weltpremiere: der Audi A8 fährt pilotiert

Als erstes Serienautomobil der Welt ist der neue A8 speziell für hochautomatisiertes Fahren entwickelt. So übernimmt der Audi AI Staupilot auf Autobahnen und Bundesstrassen mit baulicher Trennung im zähfließenden Verkehr bis 60 km/h die Fahraufgabe. Zum Aktivieren des Systems dient die AI-Taste auf der Mittelkonsole.

Der Staupilot managt Anfahren, Beschleunigen, Lenken und Bremsen. Der Fahrer muss das Auto nicht mehr permanent überwachen. Er kann die Hände dauerhaft vom Lenkrad nehmen und sich abhängig von den geltenden Landesvorschriften einer Beschäftigung widmen, die vom Auto unterstützt wird, etwa das Onboard-TV verfolgen. Sobald das System an seine Grenzen stösst, fordert es den Fahrer auf, die Fahraufgabe wieder selbst zu übernehmen.

Aus technischer Sicht ist der Staupilot eine Revolution. Während der pilotierten Fahrt errechnet erstmals ein zentrales Fahrerassistenzsteuergerät (zFAS) aus der Fusion der Sensordaten permanent ein Abbild der Umgebung. Neben den Radarsensoren, einer Frontkamera und den Ultraschallsensoren nutzt Audi dafür als erster Automobilhersteller überhaupt auch einen Laserscanner. Die Einführung des Audi AI Staupilot erfordert für jeden einzelnen Markt neben der Klarheit über die gesetzlichen Rahmenbedingungen eine landesspezifische Applikation und Erprobung des Systems. Dabei gilt auch für das hochautomatisierte Fahren der hohe Qualitätsanspruch der Marke. Darüber hinaus sind weltweit unterschiedliche Zulassungsverfahren und ihre entsprechenden Fristen zu beachten. Aus diesen Gründen wird Audi den Staupilot im neuen A8 Schritt für Schritt in Serie bringen.

Der Audi AI Remote Parkpilot und der Audi AI Remote Garagenpilot steuern den A8 selbsttätig unter Überwachung des Fahrers in eine Parklücke beziehungsweise Garage und wieder heraus. Dabei muss der Fahrer nicht im Auto sitzen. Er startet das jeweilige System über sein Smartphone mit der neuen myAudi App. Zum Überwachen des Parkvorgangs hält er den Audi AI Button permanent gedrückt und sieht auf seinem Display eine Live-Anzeige der Umgebungskameras des Autos. Nach Beendigung des Manövers legt das System automatisch die Stufe P der tiptronic ein und deaktiviert Motor und Zündung.



Neue Größenordnung: Fahrwerk

Mit einem ganzen Paket an Innovationen lotet das Fahrwerk die Grenzen der Physik neu aus: Eine von ihnen ist die Dynamik-Allradlenkung, die direktes, sportliches Lenken mit unerschütterlicher Stabilität vereint. Die Lenkübersetzung an der Vorderachse variiert je nach Geschwindigkeit, die Hinterräder schlagen abhängig vom Tempobereich um einige Grad gegen- oder gleichsinnig ein. Noch dynamischer und präziser wird das Handling mit dem Sportdifferenzial. Es verteilt die Antriebsmomente aktiv zwischen den Hinterrädern und ergänzt auf diese Weise den permanenten Allradantrieb quattro, der im neuen A8 zum Serienumfang gehört.

Bei der zweiten neuen Technologie, dem Audi AI Aktivfahrwerk, handelt es sich um ein vollaktives Federungssystem. Je nach Fahrerwunsch und Fahrsituation ist es in der Lage, jedes Rad separat über elektrische Aktoren nach oben zu ziehen oder nach unten zu drücken. Durch diese Flexibilität erreicht die Fahrcharakteristik eine grosse Bandbreite – vom sanften Abrollkomfort einer klassischen Luxuslimousine bis hin zur Dynamik eines Sportwagens. In Kombination mit pre sense 360° hebt sich das Auto blitzschnell an, wenn eine seitliche Kollision droht und reduziert so mögliche Unfallfolgen für die Insassen. Die benötigte Energie bezieht dieses hochinnovative Fahrwerkssystem aus einem 48-Volt-Bordnetz. Audi setzt es im A8 bei allen Modellvarianten erstmals als Hauptbordnetz ein. Im Zusammenspiel mit der für den A8 weiterentwickelten Luftfederung sorgt das innovative Fahrwerkskonzept so für ein völlig neues Fahrerlebnis.

Mild-Hybrid und e-tron: die Antriebe

Der neue A8 rollt mit zwei stark weiterentwickelten V6-Turbomotoren auf den Schweizer Markt, einem 3.0 TDI und einem 3.0 TFSI. Der Diesel leistet 210 kW (286 PS), der Benziner 250 kW (340 PS). Zwei Achtzylinder – ein 4.0 TDI mit 320 kW (435 PS) und ein 4.0 TFSI mit 338 kW (460 PS) – folgen etwas später. Die exklusive Top-Motorisierung bildet der W12 mit 6,0 Liter Hubraum.

Alle fünf Aggregate arbeiten mit einem Riemen-Starter-Generator (RSG) zusammen, der das Herz des 48-Volt-Bordnetzes ist. Diese Mild-Hybrid-Technologie (MHEV, mild hybrid electric vehicle) ermöglicht das Segeln mit ausgeschaltetem Motor samt komfortablem Wiederstart. Zudem verfügt sie über eine erweiterte Start-Stopp-Funktion und eine hohe Rekuperationsleistung bis 12 kW. In Summe senken diese Massnahmen den Verbrauch der ohnehin effizienten Aggregate weiter – um bis zu 0,7 Liter pro 100 Kilometer im realen Fahrbetrieb.



Zu einem späteren Zeitpunkt folgt der A8 L e-tron quattro mit seinem kraftvollen Plug-in-Hybridantrieb: Sein 3.0 TFSI und die starke E-Maschine kommen auf 330 kW (449 PS) Systemleistung und 700 Nm Systemdrehmoment. Die Lithium-Ionen-Batterie speichert Strom für etwa 50 Kilometer elektrisches Fahren. Optional lässt sie sich per Audi Wireless Charging laden: Eine Bodenplatte in der heimischen Garage überträgt den Strom mit 3,6 kW Leistung induktiv an eine Empfängerspule im Auto.

Der neue Audi A8 und der A8 L werden am Standort Neckarsulm gebaut und starten im Spätherbst 2017 auf dem Schweizer Markt. Der Grundpreis für den A8 beträgt 111'800,- CHF, der A8 L startet bei 119'300,- CHF.



Die Fakten

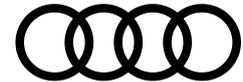
Der neue Audi A8

Shape, Shift, Sense, Space – diese vier Begriffe umreißen den neuen Audi A8 mit all seinen Eigenschaften. **Shape** beinhaltet die ästhetischen Qualitäten, die der Kunde sieht und spürt – das Design aussen und innen, das Licht, die Farben und Materialien sowie die traditionelle Handwerkskunst, in der sie verarbeitet sind. **Shift** beschreibt das neue Niveau, auf dem sich der Audi A8 bewegt. Gemeint sind damit die Motoren, die Kraftübertragung, das Fahrwerk sowie die Funktionen unter dem Stichwort Audi AI – der Staupilot, der (Remote) Parkpilot und der Remote Garagenpilot.

Sense steht für Vernetzung. Der Begriff bezieht sich auf das Bedien- und Anzeigekonzept MMI touch response inklusive der Sprachbedienung, auf die elektronische Intelligenz von den Sensoren über die Steuergeräte bis zu den Assistenzsystemen. Dabei bilden die Themen Infotainment, Audi connect Schlüssel und Personalisierung einen weiteren Schwerpunkt. **Space** schliesslich umschreibt den Raum – das Masskonzept von Exterieur und Interieur sowie die zahlreichen Komfort-Lösungen bei Luftqualität, Sitzen, Sound und Telefonie.

Shape

- **EXTERIEURDESIGN:** Premiere für die neue Audi-Designsprache, fließend-muskulöser Karosseriekörper, aufrecht stehender, sehr breiter Singleframe-Grill als Ausdruck von Status und Prestige
- Betonung des quattro-Antriebs durch kraftvolle Muskeln über den Rädern
- leicht schräg stehende Heckpartie mit breitem Leuchtenband
- zwölf Aussenfarben, darunter drei für Audi neue Lackierungen
- **LICHT:** progressive HD Matrix LED-Scheinwerfer in neuer Ausbaustufe, optional Audi Laserlicht, homogen abstrahlende OLED-Heckleuchten
- dynamische Lichtinszenierung an Scheinwerfern und Rückleuchten beim Ent- und Verriegeln, Interieur-LichtszENARIO und Audio-Jingle bei Motorstart
- **INTERIEURDESIGN:** klare Formensprache, Reduktion als ästhetisches Gestaltungsprinzip, Fusion von Innenraumarchitektur und Bedienkonzept
- grosses, zweiteiliges Panorama-Glasdach im A8 L für angenehmen, lichtdurchfluteten Innenraum
- ruhige Oberflächengestaltung: optisch nahtlos integrierter 10,1 Zoll-Screen, Beschränkung auf wenige Tasten, elektrische Blenden für Luftausströmer
- Ambientebeleuchtung, Konturbeleuchtung in den Sitzlehnen, Matrix LED-Leseleuchten
- grosse Auswahl an authentischen, naturnahen Materialien, progressive Farben, Verarbeitung mit grosser handwerklicher Sorgfalt; neue Lederqualität für Komfort-Kopfstützen; Audi design selection als Top-Ausstattung



Shift

- ANTRIEB: zwei V6-Turbomotoren (zum Verkaufsstart): 3.0 TDI und 3.0 TFSI mit 210 kW (286 PS) beziehungsweise 250 kW (340 PS)
- zwei V8-Turbomotoren (nach Marktstart): 4.0 TDI mit 320 kW (435 PS) und 4.0 TFSI mit 338 kW (460 PS); W12 mit 430 kW (585 PS) als Topmotorisierung
- alle Aggregate mit 48-Volt-Hauptbordnetz und Mild-Hybridisierung per Riemen-Starter-Generator sowie der A8 L e-tron quattro ermöglichen Segeln mit ausgeschaltetem Motor, erweiterten Start-Stopp-Betrieb und hohe Rekuperationsleistung; ergänzend Effizienzassistent zur Unterstützung einer wirtschaftlichen Fahrweise
- alle Motoren ausser 3.0 TFSI mit aktiven Motorlagern zum Ausgleich von Schwingungen; 4.0 TFSI, 3.0 TFSI e-tron und W12 zudem mit Gegenschallsystem Active Noise Cancellation (ANC)
- nach Marktstart A8 L e-tron quattro mit 330 kW (449 PS) Systemleistung und etwa 50 Kilometer elektrischer Reichweite, induktives Laden mit 3,6 kW per Audi Wireless Charging (AWC) serienmässig im Auto, Ladestation optional
- alle Motorisierungen mit achtstufiger tiptronic der zweiten Generation mit einem überarbeiteten Schaltablauf beim Wiederanbinden aus dem Freilauf und permanentem Allradantrieb quattro
- FAHRWERK: Vorder- und Hinterachse jeweils als hochpräzise arbeitende Fünflenker-Konstruktionen
- optional Dynamik-Allradlenkung
- auf Wunsch Sportdifferenzial für noch dynamischeres Handling
- Luftfederung adaptive air suspension mit hydraulisch geregelten Dämpfern Serie, vier Höhenniveaus einstellbar
- vollaktiv geregeltes Audi AI Aktivfahrwerk als Option; wirkt separat auf jedes Rad und erlaubt extrem weite Spreizung zwischen Komfort und Sportlichkeit; verbessert passive Sicherheit durch Anheben der Karosserie beim Seitencrash in Verbindung mit pre sense 360°
- weiterentwickelte Elektronische Fahrwerkplattform (EFP) zur zentralen Signaldatenaufbereitung und Fahrzustandsberechnung
- AUDI AI: Bündelung innovativer Technologien unter dem Label Audi AI. Staupilot als weltweit erste Lösung für hochautomatisiertes Fahren auf Autobahnen und Bundesstrassen mit baulicher Trennung im Kolonnenverkehr bis 60 km/h; dazu Park- und Garagenpilot mit Remote-Funktion für fahrerloses Einparken



Sense

- VERNETZUNG: 360°-Erfassung der Umwelt über Kombination aus Sensoren, Kameras und dem erstmals im Automobilbereich eingesetzten Laserscanner
- permanente Fusion der Daten im zentralen Fahrerassistenzsteuergerät (zFAS)
- 41 Fahrerassistenzsysteme setzen neue Bestmarke im Wettbewerb, darunter neuer Kreuzungsassistent zur Erkennung querender Fahrzeuge mithilfe der optionalen Mid-Range-Radare sowie Manövrierrassistent und Bordsteinwarnung
- Modularer Infotainmentbaukasten MIB 2+, K1-Einheit von NVIDIA mit Vierkern-Hauptprozessor und 192 Kern-Grafikprozessor; 50mal schneller als MIB der ersten Generation
- topmodernes Angebot bei Audi connect, darunter auch die Car-to-X-Dienste Verkehrszeichen- und Gefahreninformation; ergänzend dazu myAudi App als zentraler Zugangspunkt zu den Audi-Services
- Audi connect Schlüssel für bis zu fünf Benutzer, Zugangsberechtigung über Android-Smartphones (NFC-Kommunikation)
- zirka 400 Funktionen personalisierbar über sechs Nutzer- und ein Gastprofil
- neues BEDIEN- UND ANZEIGEKONZEPT MMI touch response: zwei Touchscreens, eine Schalterleiste (Option) und Lichttasten-Modul mit haptischer und akustischer Rückmeldung, intelligenter Handschrift-Eingabe mit Ganzwort- und Multifinger-Erkennung
- natürliche Sprachbedienung mit intelligenter Kombination aus Onboard- und Cloud-Suchinformationen; selbstlernender Dialogmanager ermöglicht aufeinander aufbauende Sprachdialoge
- wesentliche Funktionen per Lenkrad bedienbar
- neues Audi virtual cockpit mit Full HD-Auflösung (1.920 x 720 Pixel)
- auf Wunsch Head-up-Display
- Navigation mit Selbstlernfunktion anhand Fahrerpräferenzen; hochintelligente Routenplanung, detaillierte 3D-Citymodelle, vier Karten-Updates pro Jahr

Space

➤ KAROSSERIE:

Länge: 5.172 Millimeter (A8) (+ 37 Millimeter im Vergleich zum Vorgänger)

5.302 Millimeter (A8 L) (+ 37 Millimeter im Vergleich zum Vorgänger)

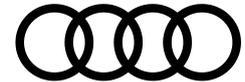
Breite: 1945 Millimeter (A8 und A8 L) (- 4 Millimeter im Vergleich zum Vorgänger)

Höhe: 1473 (A8) (+ 13 Millimeter im Vergleich zum Vorgänger)

1488 (A8 L) (+ 17 Millimeter im Vergleich zum Vorgänger)

Radstand: 2998 (A8) (+ 6 Millimeter im Vergleich zum Vorgänger)

3128 (A8 L) (+ 6 Millimeter im Vergleich zum Vorgänger)



- Audi Space Frame in intelligenter Multimaterialbauweise mit Carbon (Rückwand), Magnesium (Domstrebe), formgehärtetem Stahl (Passagierzelle) und Aluminium, Steifigkeit gegenüber Vorgängermodell um bis zu 24 Prozent gesteigert, niedriges Geräuschniveau
- INNENRAUMKONZEPT: grosszügiges Raumgefühl, mehr Innenraumlänge (+ 32 Millimeter) sowie mehr Kopf- und Beinfreiheit, vergrösserte Einstiege gegenüber Vorgängermodell
- luxuriöser Komfort: elektrische Türöffner, neue Sitze mit weiter verbesserter Massagefunktion und extra weichem Leder an den Komfort-Kopfstützen; auf Wunsch vielseitig einstellbarer Ruhesitz im A8 L inklusive Fussablage mit Heiz- und Massagefunktion
- Armauflagen in den Türen, Mittelarmlehne vorn und hinten sowie Lenkrad optional beheizbar
- Rear Seat Remote-Bedieneinheit zur Steuerung vieler Funktionen inklusive Matrix LED-Leseleuchten
- 3D-Sound erstmals im Fond verfügbar, Top-Übertragungsqualität bei der Telefonie
- zwei Duftstoffe zur Verbesserung der Luftqualität, Air Quality Paket Paket mit Ionisator
- zusätzlicher Sonnenstandssensor auf der Hutablage zur Optimierung der Klimatisierung bei Sonneneinstrahlung von hinten



Das Auto im Detail

Audi A8 – die Generation vier: Aufbruch in eine neue Ära

Audi hat den A8 in vierter Generation von Grund auf neu entwickelt. Mit stilprägendem Design, erstklassigen Fahrwerklösungen, einem Touch-Bedienkonzept und Komfort höchster Güte demonstriert die Luxuslimousine Vorsprung durch Technik auf ganzer Linie. Eine der Top-Innovationen ist der Audi AI Staupilot, den kein anderer Wettbewerber bietet.

SHAPE

Stilbildend für Audi: das Exterieurdesign

Sportlichkeit, Leichtbau und quattro – das Design des neuen A8 bringt die Grundwerte von Audi perfekt zum Ausdruck. Es steht für sportliche Eleganz, Hochwertigkeit und progressiven Status. Mit dem neuen Flaggschiff bricht die Marke in eine neue Design-Ära auf.

Der sechseckige Singleframe-Grill dominiert die aufrecht stehende Front der Limousine. Tief platziert und weit in die Breite gezogen bestimmt er alle angrenzenden Linien und Flächen. So fügen sich die Scheinwerfer mit ihrer Grafik nahtlos an den Singleframe an. Bei den HD Matrix LED-Scheinwerfern führt das Tagfahrlicht die oberste Lamelle des Grills optisch fort. Die segmentierte Lichtsignatur teilt den Scheinwerfer horizontal und sorgt für einen eleganten Gesamteindruck. Kräftige Chromrahmen fassen die Lufteinlässe ein, ein flacher mittlerer Einlass verbindet sie miteinander.

Die Seitenansicht mit der Coupé-artigen Silhouette verdeutlicht den sportlichen Charakter des neuen A8. Seine Proportionen akzentuieren das vordere und das hintere Rad gleichermassen – markante Muskeln über den Rädern verweisen auf die quattro-Gene der Marke. Die tiefe Schulterlinie setzt schon an den Scheinwerfern an und läuft über die Türgriffe bis zu den Heckleuchten. Zusätzlich betont ein Falz unterhalb der Fensterbrüstung die Länge. Der Schweller steigt Audi-typisch nach hinten an und verleiht dem neuen A8 oberklassengerechte Dynamik.

Das Heck neigt sich leicht in Fahrtrichtung und scheint die Limousine schon im Stand anzuschieben. Als prägendes Element erstreckt sich ein Lichtband über die gesamte Breite. Es strahlt durch das eingebettete Chromband hohe Wertigkeit aus. An seinen Enden schliessen sich die segmentierten OLEDs an und verbinden sich zu einer Signatur. Ein weiteres Chromband im unteren Bereich des Stossfängers integriert die trapezförmigen Blenden der Abgasanlage.



Insgesamt stehen zwölf Lackfarben für den A8 zur Wahl, darunter die für Audi neuen Töne Terragrau, Vesuvgrau und Sevillerot. Erstmals im A8-Angebot sind die Farben Impalabeige und Navarrablau. Über das Programm Audi exclusive kann sich der Kunde die Luxuslimousine auch in seiner persönlichen Wunschfarbe lackieren lassen. Für diejenigen, die einen noch präzentieren Auftritt suchen, gibt es optional das Chrom-Exterieurpaket.

HD Matrix-LED, Laser, OLED: das Licht

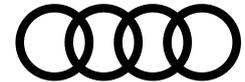
Audi ist führend im Bereich Lichttechnik und -design. Im neuen A8 interagieren die Technologien intelligent mit dem Umfeld. So arbeitet das Audi Laserlicht erstmals mit dem HD Matrix LED-Fernlicht zusammen. Der Laserspot ist durch eine X-förmige Blende zu erkennen und wird zudem von einem blauen Ambientelicht in Szene gesetzt. Das Tagfahrlicht mit den vertikalen Segmenten unterstreicht die technische Eleganz des Scheinwerfers. Ab einer Geschwindigkeit von 70 km/h wird der Laserspot aktiv und verdoppelt die Reichweite des Fernlichts.

Das HD Matrix LED-Fernlicht setzt sich pro Einheit aus 32 kleinen, einzeln regelbaren Leuchtdioden zusammen, die das Licht in zwei Zeilen streuen. Diese neue Anordnung sorgt dafür, dass der A8 zusammen mit dem variabel ansteuerbaren Abblendlicht noch dynamischer und präziser ausleuchtet. Nur die übrigen Verkehrsteilnehmer werden vom Lichtkegel ausgespart und damit nicht geblendet. Die hochpräzise Steuerung des HD Matrix LED-Fernlichts basiert auf den Daten der Frontkamera.

Das Kurvenlicht entsteht durch das Verschieben des Lichtschwerpunkts. Es nutzt die Daten der Navigation und leuchtet noch vor dem Lenkradeinschlag in die Kurve. Das Kreuzungslicht aktiviert sich ebenfalls prädiktiv kurz vor Erreichen der Kreuzung. Darüber hinaus schaltet sich das segmentierte Abbiegelicht in drei Stufen dynamisch bis zum Maximalwinkel von 90° zu. Mit all seinen Funktionen samt dynamischem Blinklicht integriert jeder HD Matrix LED-Scheinwerfer 138 LEDs und eine Hochleistungslaserdiode. Die innovative Lichtautomatik schliesst eine Fehlbedienung aus und wird über ein neues Lichttasten-Modul mit Annäherungs-Sensorik und Touch-Oberfläche gesteuert.

Zusammen mit den Highend-Scheinwerfern liefert Audi die OLED-Heckleuchten, die ein extrem homogenes Licht abstrahlen. In jeder Einheit schweben vier ultraflache OLEDs, die in vier einzeln ansteuerbare Segmente unterteilt sind. Je zwei davon bilden das winkelförmige Schlusslicht, die anderen beiden das Bremslicht.

Unter den OLEDs verläuft zusätzlich ein LED-Lichtstreifen, der sich beim Bremsen der Umgebungshelligkeit anpasst. Gleiches gilt für das dynamische Blinklicht, das direkt darunter positioniert ist. Pro Heckleuchte sind 135 Leuchtdioden im Einsatz.



Schon auf den ersten Blick verschafft das Licht dem neuen A8 einen aussergewöhnlichen Auftritt. Dafür sorgen die animierten dynamischen Lichtfunktionen. Sie inszenieren die Luxuslimousine beim Entriegeln mit dem Funkschlüssel auf einzigartige Weise. Zuerst läuft ein Lichtpunkt in den Scheinwerfern von aussen nach innen, anschliessend leuchtet die blaue LED am Laserspot, bevor sich das Positionslicht von innen nach aussen zuschaltet.

In den OLED-Heckleuchten finden parallel dazu zwei Loops mit derselben dynamischen Ästhetik statt: Das Licht läuft im Kreis, zuerst gedimmt, dann mit voller Helligkeit. Beim Öffnen der Tür wandert die Lichtinszenierung in den Innenraum weiter. Zugleich ertönt ein kurzer Audio-Jingle. Beim Verlassen der Limousine sorgt der neue A8 für einen starken Abgang, indem sich die Inszenierung in den Scheinwerfern und Heckleuchten in umgekehrter Richtung vollzieht.

Ganzheitliches Raumerlebnis: das Interieurdesign

Technik und Ästhetik in einem neuen Dialog – das Interieur des A8 bietet ein ganzheitliches Raumerlebnis. Die Architektur verschmilzt nahtlos mit dem neuen Bedienkonzept, das fast ohne Tasten und Regler auskommt. Die cleanen und grosszügigen Flächen vermitteln die entspannte Atmosphäre einer luxuriösen Lounge. Ruhe und Reduktion sind im neuen Flaggschiff der Marke ästhetische Grundwerte.

Im Inneren der grossen Limousine fliessen die Linien elegant und erzeugen klare, horizontal orientierte Volumen. Sie betonen den Freiraum, den der neue A8 den Passagieren bietet. Die Applikationen in der skulptural gestalteten Instrumententafel sind je nach Wunsch mit Holz furniert oder Klavierlack erhältlich und bilden den Wrap-around – den grossen Bogen, der über die Türverkleidungen bis in den Fond läuft. In dieser Zone liegen die Luftausströmer, die im Ruhezustand von Blenden abgedeckt werden. Wenn die Klimaautomatik den Innenraum direkt anströmt, gleiten die Blenden elektrisch nach oben weg, während die Luftdüsen einige Zentimeter nach vorn fahren.

Im unteren Bereich der Instrumententafel fügt sich das zentrale 10,1 Zoll-Touch-Display mit seiner Black-Panel-Technologie fast unsichtbar in die schwarz-hochglänzende Blende ein. Abhängig von der Ausstattung besteht sie aus schiefergrauer Farbe mit technischer Struktur oder dunklem, mattgebürstetem Aluminium. Auf der Konsole des Mittel tunnels, die die Black-Panel-Optik konsequent weiterführt, befindet sich ein zweites Touch-Display in 8,6 Zoll. Die Tasten an seinem unteren Rand sind auf Wunsch in die Display-Optik integriert und als durchgängige Touch-Fläche ausgeführt. Sie geben dem Bediener eine haptische und akustische Rückmeldung, die der eines konventionellen Schalters entspricht. Das Gleiche gilt für die Lichtschalter und die Regler an den Luftausströmern.



Für das passende Lichtambiente im Innenraum sorgen optional je zwei LED-Lichtleiter am Mitteltunnel, an der Instrumententafel und in den Türen. Sie erzeugen eine in Helligkeit und Farbe getrennt regelbare Kontur- und Ambientebeleuchtung, die die Designlinien elegant nachzeichnet. Beim A8 L integriert auch der Rücken der Komfort-Individualkontursitze vorn einen Konturlicht-Streifen. Optimale Lichtverhältnisse beim Lesen schaffen die neu entwickelten Matrix LED-Leseleuchten mit je sieben LEDs. Der Passagier kann die Helligkeit, die Grösse und den Fokus des Lichtkegels mit der Fernbedienung Rear Seat Remote präzise regeln.

Naturnah und authentisch: Farben und Materialien

Der Innenraum des neuen A8 besticht durch authentische Materialien. So sind einige der Edelholz-Dekoreinlagen offenporig und bieten eine natürliche Haptik. Beim Leder verzichtet Audi generell auf Chromgerbung – die Top-Qualität Unikat ist pflanzengegerbte Natur, atmungsaktiv und wird in Handarbeit gefertigt. Die Komfort-Kopfstützen sind in samtig-weiches Leder Kokon gehüllt, einem neuen Bezug höchster Güte. Aus der Harmonie der Materialien und ihrer Natürlichkeit entsteht ein neuer, zeitgemässer Eindruck von Luxus. Die Verarbeitung besticht in allen Details durch ihren Manufaktur-Charakter, das gilt selbst für die Perforation bei den Sitzbezügen.

Im neuen A8 gibt es acht Material- und Farbwelten, mit der Audi design selection als Top-Variante. Als Bezüge stehen der Stoff Verdi sowie die Lederqualitäten Valetta, Valcona und Unikat zur Wahl. Hierfür gibt es unter anderem die neuen Farben Perlmutterbeige, Metropolgrau und Merinograu. Bei ausgewählten Ausstattungen setzen Kontrastnähte zusätzliche Akzente. Zudem ist die Instrumententafel je nach Variante zweifarbig gehalten. Es gibt verschiedene Furniere von Buche über Eukalyptus, Nussbaumwurzel bis hin zu schwarzem Klavierlack. Wer seinen A8 schliesslich nach persönlichem Geschmack veredeln möchte, für den hält das Programm Audi exclusive eine grosse Auswahl weiterer edler Furniere, Farben, Materialien und Lederausstattungen bereit.



SHIFT

Noch mehr Effizienz: Motoren mit MHEV-Technologie

Zum Start tritt der neue A8 mit zwei intensiv weiterentwickelten V6-Turbomotoren an, einem 3.0 TDI mit 210 kW (286 PS) und einem 3.0 TFSI mit 250 kW (340 PS). Es folgen die beiden V8: Der 4.0 TDI leistet 320 kW (435 PS), der 4.0 TFSI 338 kW (460 PS). Ebenfalls 2018 folgt der W12 mit 430 kW (585 PS) für den A8 L. Alle Aggregate bieten souveräne Laufkultur, satte Performance und hohe Effizienz. Die neue Mild-Hybrid-Technologie (MHEV, mild hybrid electric vehicle) senkt den Verbrauch weiter – um bis zu 0,7 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer im realen Fahrbetrieb. Partikelfilter für die Otto-Aggregate folgen 2018.

Die MHEV-Technologie von Audi basiert auf einem neu entwickelten 48-Volt-Hauptbordnetz – es versorgt das 12-Volt-Netz mit, das hier zum Teilbordnetz wird. Das 48-Volt-Netz speist sich über einen Riemen-Starter-Generator (RSG), der über den Riementrieb mit der Kurbelwelle des Motors verbunden ist. Als Speicher dient eine Lithium-Ionen-Batterie, die sicher unter dem Gepäckraumboden positioniert ist.

Der neue Antrieb vereint Effizienz mit Komfort auf besondere Weise: Dank der höheren Spannung kann der neue A8 im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 und 160 km/h lautlos segeln. Bis zu 40 Sekunden ist das Auto so mit komplett ausgeschaltetem Motor emissionsfrei unterwegs. Sobald der Fahrer wieder Gas gibt, erfolgt über den Riemen-Starter-Generator ein schneller und sanfter Wiederstart. Zudem setzt der Start-Stopp-Betrieb bereits bei 22 km/h ein. Beim Bremsen kann der RSG bis zu 12 kW Leistung rekuperieren und trägt damit ebenfalls zur Verringerung des Verbrauchs bei.

Kraft und Spontanität: der 3.0 TDI und der 3.0 TFSI

Beide V6-Motoren sind Hightech-Aggregate. Der 3.0 TDI schöpft aus 2.995 ccm Hubraum 210 kW (286 PS). Er präsentiert sich in vielen Details stark weiterentwickelt, etwa bei seinem besonders aufwändigen Thermomanagement. Mit 600 Nm Drehmoment bei 1.250 bis 3.250 Umdrehungen entwickelt er bullige Durchzugskraft. Der 3.0 TFSI mit 2.967 ccm Hubraum leistet 250 kW (340 PS) und baut seine 500 Nm ebenfalls extrem früh auf, zwischen 1.370 und 4.500 Touren. Seine Abgasseite liegt im 90 Grad-Innen-V, die kurzen Gaslaufwege und der Twincroll-Lader unterstützen das spontane Ansprechverhalten. Sein Brennverfahren verleiht dem V6-Ottomotor besondere Effizienz. Zu seiner Unterstützung schaltet das Audi valvelift system (AVS) die Öffnungszeiten und den Hub der Einlassventile je nach Bedarf in zwei Stufen um.



Performance und Kultur: der 4.0 TDI und der 4.0 TFSI

Noch mehr Performance bieten die beiden Vierliter-Achtzylinder, die 2018 folgen – der 4.0 TDI mit 320 kW (435 PS) und der 4.0 TFSI mit 338 kW (460 PS). Sie haben grundlegende technische Prinzipien gemein, etwa die Biturbo-Technologie und das Audi valvelift system (AVS). Beim Ottomotor deaktiviert das AVS bei verhaltener Fahrweise die Zylinder 2, 3, 5 und 8, indem es deren Ein- und Auslassventile schliesst. Dies senkt den Kraftstoffverbrauch und fördert die Effizienz. Beim Diesel betätigt das AVS in jedem Zylinder ein Auslassventil. Damit managt es die beiden Turbolader, die – anders als beim TFSI – nach dem Register-Prinzip geschaltet sind. Zur besseren Füllung der Brennräume gibt es auch beim TDI ein Einlass-AVS.

Der 4.0 TFSI entwickelt unter Last einen charakteristischen sportlichen Klang – ganz ohne störende Frequenzen. Diesen wirkt beim V8-Ottomotor, beim e-tron sowie beim W12 die Active Noise Cancellation (ANC) entgegen. Das System schickt gezielt Gegenschall auf die Lautsprecher des Soundsystems. Darüber hinaus sind bei den V8, beim W12 sowie beim 3.0 TDI aktive Motorlager eingebaut, die das Übertragen von Vibrationen auf die Karosserie hemmen. Auch sie erzeugen phasenversetzte Gegenimpulse – besonders im Leerlauf ist ihre Wirkung deutlich zu spüren.

Exklusives Topaggregat: der W12

Als souveräne, hochkultivierte Top-Motorisierung im neuen A8 L folgt 2018 der W12. Mit seinen beiden Twincroll-Turboladern schöpft er aus 5.950 cm³ Hubraum 430 kW (585 PS). Seine 800 Nm Drehmoment stehen von 1.300 bis 5.000 Umdrehungen pro Minute konstant bereit. Wie der 4.0 TFSI hat der Zwölfzylinder die COD-Technologie (cylinder on demand) an Bord. Bei niedriger Last und Drehzahl schaltet sie die linke Zylinderbank ab und verringert so den Kraftstoffverbrauch.

Komfort und Stabilität: die Kraftübertragung

Alle Motoren im A8 leiten ihre Kräfte auf eine neu entwickelte Achtstufen-tiptronic. Sie wechselt die Gänge nicht nur schnell und weich, sondern besticht auch durch hohen Wirkungsgrad. Ein drehzahladaptiver Torsionsdämpfer (DAT) mit einem Fliehkraftpendel kompensiert unerwünschte Schwingungen des Motors. Damit erlaubt er effizientes Fahren bereits im Drehzahlbereich von 1.000 Umdrehungen pro Minute.

Die überarbeitete tiptronic hat erstmals eine elektrische Ölpumpe an Bord – sie wird aktiv, wenn die grosse Limousine mit abgeschaltetem Motor segelt. Sobald der neue A8 rollt und sein Motor dabei entweder deaktiviert ist oder im Leerlauf dreht, wird eine Kupplung im Zentralgetriebe geöffnet, um den Kraftschluss zu unterbrechen. Für einen schnellen Zugkraftaufbau, insbesondere aus dem Freilauf mit deaktiviertem Motor, haben die Ingenieure den Schaltablauf zusammen mit ZF hinsichtlich der Anbinde-Logik optimiert.



Erstmals erkennt die Getriebesteuerung im neuen A8 Stop&Go-Situationen. Sie verändert daraufhin die Fahrstrategie entsprechend komfortorientiert, zum Beispiel vermeidet sie unnötige Schaltvorgänge oder das Anfahren im zweiten Gang. Der Fahrer kann das Automatikgetriebe in den Modi E, D, S automatisch arbeiten lassen oder im Modus M selbst steuern. Die Übertragung der Wählhebelkommandos erfolgt rein elektrisch.

Der permanente Allradantrieb quattro ist im neuen Audi-Flaggschiff Standard. Im regulären Fahrbetrieb verteilt sein selbstsperrendes Mittendifferenzial die Momente im Verhältnis 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse. Wenn an einer Achse Schlupf auftritt, leitet es bis zu 70 Prozent des Antriebsmoments nach vorne und bis zu 85 Prozent nach hinten. Bei sportlicher Gangart rundet die radselektive Momentensteuerung das Handling ab. Die intelligente Softwarefunktion bremst die kurveninneren Räder minimal ab, bevor sie durchrutschen können.

In Verbindung mit den beiden V6- und V8-Aggregaten sowie dem W12 erhält der Kunde auf Wunsch das Sportdifferenzial. Bei dynamischer Kurvenfahrt verschiebt es die Momente bedarfsgerecht zwischen den Hinterrädern – zugunsten der Traktion, der Stabilität und der Dynamik. Im neuen A8 kann sich der Fahrer das antreibende Moment je Rad in Prozent im MMI anzeigen lassen. Im Vergleich zum Vorgängermodell ist das Sportdifferenzial etwa ein Kilogramm leichter und wird noch schneller und exakter geregelt. Sein Management erfolgt über die neue Generation der Elektronischen Fahrwerkplattform (EFP) und ist in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden. Mit ihm kann der Fahrer unterschiedliche Fahrzeugabstimmungen in einem Auto erleben. Die Arbeitsweise der beteiligten Systeme lässt sich über die Modi comfort, auto, dynamic, efficiency und individual einstellen.

Plug-in-Hybrid de Luxe: der Audi A8 L e-tron quattro

Einige Monate nach dem Start der neuen Baureihe folgt der A8 L e-tron quattro. Nach dem A3 Sportback e-tron und dem Q7 e-tron 3.0 TDI quattro ist er das dritte Plug-in-Hybridmodell der Marke.

Sein 3.0 TFSI und die E-Maschine, die zusammen mit der Trennkupplung in die Achtstufen-tiptronic integriert ist, bringen es auf 330 kW (449 PS) Systemleistung und auf 700 Nm Systemdrehmoment. Der Sprint von null auf 100 km/h gelingt in 4,9 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h elektronisch begrenzt.



Die Lithium-Ionen-Batterie unter dem Gepäckraumboden speichert 14,1 kWh Energie. Sie ist als flacher Block aus 104 Zellen aufgebaut und schränkt das Ladevolumen kaum ein. Rein elektrisch kann der A8 L e-tron quattro etwa 50 Kilometer zurücklegen.

Das Hybridmanagement übernimmt die effizienzoptimierte Regelung von Verbrenner und E-Maschine. Nach dem Start fährt der A8 L e-tron quattro rein elektrisch, der Zustart des Verbrennungsmotors erfolgt automatisch und situativ. Das aktive Fahrpedal mit variablem Druckpunkt gibt dem Fahrer Rückmeldung über die maximal verfügbare Leistung zum elektrischen Fahren. Über den EV-Taster kann er unterschiedliche Hybrid-Modi wählen. Sie haben umfassenden Einfluss auf das Fahrverhalten – ganz gleich, ob der Fahrer die in der Batterie gespeicherte Energie nutzen oder für später aufsparen möchte.

Bei aktivierter Zielführung im Navigationssystem wird zudem die prädiktive Betriebsstrategie aktiv. Sie nutzt Kartendaten sowie Echtzeit-Verkehrsinfos von neuartiger Qualität und passt den Energiehaushalt der vorausliegenden Strecke an. Somit ist es beispielsweise möglich, den Vorrat an elektrischer Energie während einer Autobahnfahrt zu schonen oder sogar zu erhöhen. Eine spätere Innerortspassage kann der A8 L e-tron quattro dann lokal emissionsfrei absolvieren.

Der Prädiktive Effizienzassistent unterstützt eine spritsparende Fahrweise durch das Einbinden von Navigationsdaten, connect-Informationen wie Verkehrszeichen online und der bordeigenen Sensorik. Der Fahrer bekommt die Empfehlungen im Audi virtual cockpit angezeigt. Zusätzlich macht jetzt ein pulsierendes Fahrpedal auf die entsprechenden Hinweise aufmerksam. In Verbindung mit dem Adaptiven Fahrassistent (AFA) reagiert das Auto als Einziges im Wettbewerb ohne Fahrerzutun auf Tempolimits, Kurven, Kreuzungen und Kreisverkehre und verzögert oder beschleunigt entsprechend. Dabei bleibt der Fahrer stets Herr des Geschehens – ob er rein elektrisch fahren will, was bis 135 km/h möglich ist, oder die gemeinsame Power von E-Maschine und TFSI abrufen will. Beim Gaswegnehmen segelt die grosse Limousine, wenn es energetisch sinnvoll ist. Beim moderaten Verzögern nutzt sie die E-Maschine als Generator und damit als Motorbremse. So kann der Audi A8 in hohem Masse Energie zurückgewinnen. Die hydraulischen Radbremsen kommen nur bei intensiven Bremsvorgängen ins Spiel. Im S-Programm der tiptronic unterstützt die E-Maschine mit maximalem Boost-Moment den Vortrieb.



Mit der Markteinführung des A8 L e-tron quattro debütiert auch das Audi Wireless Charging (AWC). Bei dieser neuen Komfort-Ladetechnologie induziert eine Bodenplatte eine Wechsellspannung in der Sekundärspule, die im Auto unter der Vorderachse montiert ist. Das magnetische Feld stellt keinerlei Gefahr dar – es baut sich nur auf, wenn der A8 L e-tron quattro über der Platte positioniert und der Ladevorgang aktiv ist. Um dem Fahrer das Parken zu erleichtern, zeigt das MMI die Position der Ladestation an. Bevor der Ladevorgang mit 3,6 kW startet, fährt die Platte nach oben und ermöglicht so einen geringen Abstand zum Auto sowie einen hohen Wirkungsgrad von mehr als 90 Prozent vom Netz zur Batterie.

Alternativ können die Kunden die Batterie des A8 L e-tron quattro zu Hause oder an öffentlichen Ladesäulen per Kabel laden – je nach Anschlussleistung mit 3,6 oder 7,2 kW. Bei Letzterem dauert die Vollladung des A8 L e-tron quattro an einer Industriesteckdose etwa zwei Stunden. Der Fahrer startet den Ladevorgang komfortabel über das MMI-System. Alternativ aktiviert er ihn mit dem Smartphone – über die myAudi App, die auch das Programmieren von Ladetimetern ermöglicht.

Bei der Temperatur im Innenraum spielt das Smartphone ebenfalls eine wichtige Rolle. Die treibende Kraft hinter der Klimaautomatik im neuen A8 L e-tron quattro ist eine Wärmepumpe, die die Abwärme der elektrischen Hochvolt-Komponenten einsammelt und mit geringem Energieaufwand heizt und kühlt. Die Klimaregelung ist hochintelligent. Der Fahrer kann – auch über die Smartphone-App – vor der Abfahrt detailliert festlegen, wie der Innenraum klimatisiert werden soll. Dasselbe gilt für die optionale Lenkrad-, Sitz- und Front-/Heckscheibenheizung sowie die Sitzkühlung. Im Sommer sorgt die Stand-Klimatisierung des A8 L e-tron quattro durch den elektrischen Klimakompressor für angenehme Temperaturen im Innenraum vor der Fahrt. Eine andere Option ist der Sofortstart der Klimatisierungs-Komponenten beim Entriegeln des Autos über den Fahrzeugschlüssel.

Von aussen ist der A8 L e-tron quattro durch ein spezielles Tagfahrlicht und spezielle Räder zu erkennen. Sein Audi virtual cockpit und MMI touch Display informieren den Fahrer über alle wichtigen Antriebsparameter sowie Einstellungen zu Laden und e-tron spezifischen Klimatisierungsfunktionen.



Von samtig bis straff: das Fahrwerk

Aktivfahrwerk, Dynamik-Allradlenkung, Elektronische Fahrwerkplattform (EFP) – Audi hat das Fahrwerk seines neuen Flaggschiffs von Grund auf neu konzipiert. Revolutionäre Technologien und Regelsysteme machen es noch komfortabler, sportlicher und sicherer. Sein Charakter bietet eine völlig neue Bandbreite – vom samtigen Abrollen der grossen Luxuslimousine bis zum dynamisch-straffen Handling eines Sportwagens.

Schon die Grundkonstruktion verkörpert den jüngsten Stand der Technik. Vorder- wie Hinterachse, beide an Hilfsrahmen angelenkt, sind als hochpräzise arbeitende Fünflenker-Konstruktionen aufgebaut – in weiten Bereichen aus leichtem Aluminium. Sowohl die Progressivlenkung, die bei stärkerem Einschlag direkter ist, als auch die adaptive air suspension mit geregelter Dämpfung sind serienmässig. Der Fahrer kann die Luftfederung in den drei Fahrprofilen comfort, auto und dynamic von Audi drive select einstellen sowie über einen separaten Lift-Modus. Ab einer Geschwindigkeit von 120 km/h senkt sich die Karosserie automatisch um 20 Millimeter ab, was die Aerodynamik verbessert. Voraussetzung: Das Auto fährt mindestens 30 Sekunden am Stück im Modus auto oder dynamic.

Flexibilität in neuer Dimension: das Audi AI Aktivfahrwerk

Die adaptive air suspension verleiht dem A8 bereits eine grosse Spreizung zwischen geschmeidigem Abrollkomfort und sportlichem Handling. Noch faszinierender und stärker wird der Eindruck mit dem Audi AI Aktivfahrwerk, das nach dem Marktstart für den V6 TFSI und die beiden V8 erhältlich ist. Im W12 gehört es zum Serienumfang. Das Audi AI Aktivfahrwerk ist ein vollaktives, elektromechanisch betätigtes Federungssystem. Für jedes Rad gibt es einen Elektromotor, der vom 48-Volt-Hauptbordnetz versorgt wird. Hinzu kommt jeweils ein Getriebe, ein Drehrohr samt innenliegendem Titan-Drehstab und ein Hebel, der über eine Koppelstange mit bis zu 1.100 Newtonmeter auf die Federung wirkt.

Als Novum ermöglicht das Aktivfahrwerk, alle vier Räder einzeln zu be- und entlasten und damit in jeder Fahrsituation den Aufbau aktiv zu regeln. Das bringt eine Flexibilität in neuer Dimension: Wenn der Fahrer im System Audi drive select den Modus dynamic wählt, wird der neue A8 zum agilen Sportwagen – er lenkt straff ein, seine Wankwinkel sind gegenüber dem Normalzustand in etwa halbiert. Im Modus comfort hingegen schwebt die Karosserie sänftengleich auch über grobe Fahrbahnverwerfungen hinweg.



Das Aktivfahrwerk verbessert nicht nur den Komfort und das Handling, sondern in Verbindung mit dem Kreuzungsassistenten auch die passive Sicherheit im Falle eines Seitencrashes. Bei einem drohenden Seitenaufprall mit mehr als 25 km/h heben die Fahrwerksaktoren die Karosserie auf der gefährdeten Seite binnen einer halben Sekunde um bis zu 80 Millimeter an. Ziel ist es, dem Unfallgegner einen noch widerstandsfähigeren Karosseriebereich als Aufprallzone zu entgegnen. Der Seitenschweller und die Bodenstruktur nehmen einen grossen Teil der Aufprallkräfte auf. Die Deformation der Fahrgastzelle und die Belastung der Insassen, vor allem im Brust- und Bauchbereich, können um bis zu 50 Prozent niedriger ausfallen als bei einem Seitencrash ohne Fahrwerksanhebung. Voraussetzung für die neue Funktion ist das Sicherheitssystem pre sense 360°.

Grenzen gesprengt: die Dynamik-Allradlenkung

Als zweite Weltneuheit bietet das Fahrwerk des neuen A8 die Dynamik-Allradlenkung. Auch sie unterliegt der Regelung durch die Elektronische Fahrwerkplattform (EFP). Das neue Lenksystem entkoppelt den Lenkwinkel von der Fahrstabilität und lotet damit die Grenzen des physikalisch Möglichen neu aus. Die Luxuslimousine reduziert bei niedrigen Geschwindigkeiten und engen Kurven den Lenkaufwand erheblich. Dabei wird sie jedoch nie unruhig. Selbst einen abrupten Spurwechsel bei hohem Tempo absolviert der A8 unerschütterlich gelassen. Der Fahrer spürt am Lenkrad stets ein intensives, fein differenziertes Feedback von der Strasse.

Die optionale Dynamik-Allradlenkung kombiniert zwei Hightech-Lenksysteme miteinander. Die Dynamiklenkung an der Vorderachse integriert ein so genanntes Wellgetriebe, es ändert seine Übersetzung je nach Geschwindigkeit. Die Hinterräder werden von einem Spindelantrieb und zwei Spurstangen eingeschlagen – bei niedrigem Tempo bis zu fünf Grad gegensinnig, um das Rangieren zu erleichtern und den Wendekreis um etwa einen Meter auf 11,4 Meter beim A8 und 11,8 Meter beim A8 L zu verkleinern. Bei mittlerem und höherem Tempo lenken die Räder bis zu zwei Grad gleichsinnig mit, was wiederum die Stabilität erhöht. Die Lenkübersetzung wird durch die Dynamik-Allradlenkung optimal an die Fahrsituation angepasst und verändert sich in einem Bereich von 9,5 bis 17. Auch im fahrdynamischen Grenzbereich oder auf einseitig rutschigem Untergrund stabilisiert die Dynamik-Allradlenkung den neuen A8 mit Hilfe von Lenkeingriffen an Vorder- und Hinterachse.



Intelligent und hochvernetzt: die Elektronische Fahrwerkplattform EFP

Im A8 kommt die zweite Generation der EFP zum Einsatz. Sie bündelt sämtliche Signale und Daten des Fahrwerks in einem Steuergerät und verfügt mit dem integralen Fahrdynamikregler über eine neue Funktion. Er beeinflusst die Dynamik-Allradlenkung, das Sportdifferenzial und das Aktivfahrwerk – ein neues Level an Vernetzung in der Oberklasse. Zusätzlich erfasst die Sensorik den Fahrzustand, beispielsweise Unter- oder Übersteuern, und den Fahrbahnreibwert. Anhand der ermittelten Werte passt das Steuergerät die oben genannten Komponenten sowie die Dämpferregelung und die Luftfederung an. Der Kunde spürt dies in einem optimalen Kurvenverhalten, gesteigerter Querdynamik sowie idealem Fahrkomfort. Die zusammengefassten Algorithmen ermöglichen eine schnellere und intensivere Abstimmung der Systeme untereinander.

Gross und stark: die Räder und die Bremsen

Zur hohen Fahrsicherheit tragen auch die starken Bremsen mit ihren Aluminium-Festsätteln an der Vorderachse bei. In den Details differieren sie je nach Motorisierung. Für die V8-Modelle und den W12 gibt es optional gelochte Scheiben aus Carbon-Keramik mit 420 Millimeter Durchmesser. Die Sättel an der Vorderachse haben je zehn Bremskolben, in der Standardausführung sechs Kolben. Die Elektronische Stabilisierungskontrolle regelt noch feiner als im Vorgängermodell.

Das Räder-Programm beginnt mit einem aerodynamisch optimierten 17-Zoll-Rad und endet beim Format 9 J x 21 mit 275/35er Reifen. Für den Fall, dass eines oder mehrere Räder nicht fest sitzen, warnt eine in die Elektronische Stabilisierungskontrolle integrierte Funktion den Fahrer frühzeitig. Die Radlösewarnung ist serienmässig und einzigartig im Markt.

Intelligenz auf neuem Niveau: Audi AI

Audi AI bündelt eine neue Generation von Highend-Assistenztechnologien, die bis zum hochautomatisierten Fahren reichen. Im neuen A8 werden erstmals drei von ihnen erhältlich sein – der Audi AI Staupilot, der Audi AI (Remote) Parkpilot und der Audi AI Remote Garagenpilot.

Weltpremiere für das hochautomatisierte Fahren: der Audi AI Staupilot

Mit dem Audi AI Staupilot präsentiert die Marke mit den Vier Ringen das weltweit erste System, das hochautomatisiertes Fahren auf Level 3 ermöglicht. Das Auto übernimmt in bestimmten Situationen die Fahraufgabe. Dabei muss es der Fahrer – anders als beim Level 2 – nicht mehr permanent überwachen. Er muss lediglich in der Lage sein, die Verantwortung wieder zu übernehmen, wenn ihn das System dazu auffordert.



Der Fahrer aktiviert den Staupilot mit der AI-Taste auf der Mittelkonsole. Auf Autobahnen und Bundesstrassen mit baulicher Trennung übernimmt das System die Fahraufgabe, wenn das Auto im Kolonnenverkehr mit weniger als 60 km/h fährt. Der Staupilot managt Anfahren, Beschleunigen, Lenken und Bremsen. Dabei beherrscht er auch kritische Situationen wie nah einscherende Fahrzeuge. Die Signale, die der Staupilot zum hochautomatisierten Fahren braucht, kommen unter anderem aus dem zentralen Fahrerassistenzsteuergerät (zFAS).

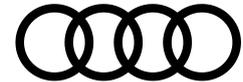
Ist der Staupilot aktiv, kann sich der Fahrer entspannen: Er kann die Hände dauerhaft vom Lenkrad nehmen und sich abhängig von den geltenden Landesvorschriften einer Beschäftigung widmen, die vom Auto unterstützt wird, etwa ein TV-Programm auf dem 10,1 Zoll grossen Display in der Mittelkonsole verfolgen. Das Audi virtual cockpit liefert in diesem Fall abstrahierte Darstellungen, die die Bewegung und das Umfeld des neuen A8 symbolisieren.

Während der hochautomatisierten Fahrt erkennt eine kleine Kamera im Cockpit, wenn der Fahrer müde wird oder einschläft. In diesem Fall erfolgt eine Warnung in mehreren Schritten. Sobald das Tempo über 60 km/h steigt oder sich die Kolonne auflöst, teilt der Staupilot dem Fahrer mit, dass er die Fahraufgabe wieder selbst übernehmen muss. Sollte er diesen Hinweis und die folgenden Warnungen ignorieren, bremst der neue A8 bis zum Stillstand ab. Die Einführung des Audi AI Staupilot erfordert für jeden einzelnen Markt neben der Klarheit über die gesetzlichen Rahmenbedingungen eine landesspezifische Applikation und Erprobung des Systems. Dabei gilt auch für das hochautomatisierte Fahren der hohe Qualitätsanspruch der Marke. Darüber hinaus sind weltweit unterschiedliche Zulassungsverfahren und ihre entsprechenden Fristen zu beachten. Aus diesen Gründen wird Audi den Staupilot im neuen A8 Schritt für Schritt in Serie bringen.

Beim Einparken zusehen: der Audi AI Remote Parkpilot und Garagenpilot

Mit dem Audi AI Remote Parkpilot und dem Audi AI Remote Garagenpilot fährt der A8 selbsttätig und fahrerlos in mehreren Zügen in eine Längs- oder Querparklücke beziehungsweise vorwärts in eine Garage. Beide Systeme greifen auf die Lenkung, das Gas, die Bremse, die tiptronic sowie die optionale Dynamik-Allradlenkung zu.

Neu ist dabei: Der Fahrer sitzt während des Parkvorgangs nicht im Auto. Er startet das Manöver per Smartphone – mit dem Audi AI Button in der myAudi App. Zum Überwachen hält er diesen permanent gedrückt und sieht auf seinem Display eine Live-Anzeige der Umgebungskameras des Autos. Nach Abschluss des Parkvorgangs legt das System automatisch die Stufe P der tiptronic ein und deaktiviert Motor und Zündung. Vor erneuter Abfahrt kann der Fahrer seinen A8 per Smartphone starten und ihn wieder aus der Parklücke oder der Garage fahren lassen. Sitzt der Fahrer noch am Steuer, hat er die Möglichkeit, den Parkpilot auch mit der AI-Taste in der Mittelkonsole zu aktivieren. Wie den AI-Button in der myAudi App muss er sie ebenfalls während des gesamten Parkvorgangs gedrückt halten.



Der Audi AI (Remote) Parkpilot und der Audi AI Remote Garagenpilot arbeiten intelligent und komfortabel. Die Einfahrt in eine Garage beispielsweise gelingt auch dann, wenn die Limousine dabei einen Bogen fahren muss. In der Garage kann der A8 sehr nah an Wände und Hindernisse wie Fahrräder heranfahren – oder aber die Einfahrt ganz unterlassen, falls nicht genügend Platz für das Auto vorhanden ist. Diese spezielle Funktion profitiert vor allem vom innovativen Laserscanner und ist in keinem anderen Auto im Wettbewerb verfügbar.

SENSE

Rundum vernetzt: die Sensoren im neuen Audi

Mit dem neuen A8 macht Audi einen entscheidenden Schritt auf dem Weg zum autonomen Fahren. Die Grundvoraussetzung dafür ist eine lückenlose und permanente Erfassung der Umwelt durch das Automobil. Dafür erhält das Flaggschiff ein neues, umfangreiches Set an Sensoren. Bei Vollausrüstung sind dies

- zwölf Ultraschallsensoren an Front, Flanken und Heck,
- vier Umgebungskameras an Front, Heck und Aussenspiegeln,
- eine Frontkamera am oberen Rand der Windschutzscheibe,
- vier Mid-Range-Radare an den Fahrzeugecken,
- ein Long-Range-Radar an der Front,
- ein Laserscanner an der Front,
- eine Infrarotkamera (Nachtsichtassistent) an der Front.

Bislang haben mehrere Steuergeräte die erfassten Informationen jeweils für eine definierte Funktion ausgewertet. Nun errechnet erstmals ein zentrales Fahrerassistenzsteuergerät (zFAS) aus den Sensordaten permanent ein umfassendes Abbild der Umgebung – und zwar für eine Vielzahl an Assistenzfunktionen. Es entsteht durch sich ergänzende Sensorik sowie eine redundante Datenfusion im zFAS und im Radar-Steuergerät.

Sämtliche Assistenzsysteme profitieren von dem zentralen Umfeldmodell – angefangen beim Adaptiven Fahrassistent und dem Aktivfahrwerk über die Parkassistentfunktionen bis zum Staupiloten. Verkehrszeichen werden mit Daten einer digitalen Karte kombiniert, der Kreuzungsassistent nutzt das lückenlose Wirkungsfeld ebenso wie die Notbremsfunktion, die durch die Redundanz qualitativ und quantitativ optimiert wurde. Das etwa Tablet-große zFAS feiert im neuen A8 seine Premiere. Es ist eine Hightech-Rechenzentrale und integriert hochperformante Rechner von NVIDIA (Tegra K1), ALTERA (Cyclon V), Infineon (Aurix) und den Bildverarbeitungs-Prozessor EyeQ3 von Mobileye, dem weltweit führenden Unternehmen bei Bildverarbeitungsalgorithmen im automotiven Umfeld.



Weltneuheit im Top-Segment: der Laserscanner

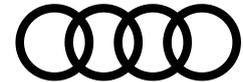
Mit dem Laserscanner präsentiert Audi eine weitere Weltneuheit. Im Frontstossfänger montiert, sendet das etwa faustgrosse Bauteil auf mehreren vertikalen Ebenen Lichtimpulse aus. Ein Spiegel verteilt sie fächerartig auf ein Feld von circa 80 Meter Länge und 145 Grad Öffnungswinkel. Die Lichtblitze sind mit ihrer Wellenlänge im nahen Infrarotbereich für das menschliche Auge unsichtbar und ungefährlich. Sie werden von den Objekten vor dem Auto reflektiert und gelangen in sehr viel weniger als einer Mikrosekunde in den Laserscanner zurück. Dort werden sie von Photodioden detektiert. Aus ihrer Laufzeit ergibt sich ein detailliertes, scharf konturiertes Bild der Umgebung. Der Laserscanner bildet mit dem Long-Range-Radar und der Frontkamera ein Sensoren-Trio, das sich durch seine unterschiedlichen Stärken gegenseitig ergänzt. Der Laser erkennt Objekte aller Art – auch nichtmetallische – exakt und hat einen breiten Öffnungswinkel. In diesen Kriterien übertrifft er das Radar, das dafür mit bis zu 250 Meter Reichweite, grösserem Höhenbereich und persistenten Messungen selbst bei Regen und Nebel punktet.

Laserscanner und Radar arbeiten auch im Dunkeln, wenn die Frontkamera trotz der hellen Scheinwerfer im neuen A8 an ihre Grenzen kommt. Bei guten Sichtverhältnissen erzeugt sie hochauflösende Bilder von der nahen und mittleren Fahrzeugumgebung. Viele Einzelobjekte kann sie mithilfe der Bilddatenbank klassifizieren – etwa als Autos, Lkw, Radfahrer oder Fussgänger. Die Bildverarbeitung nutzt dabei erstmals Methoden des Deep Learning. Sie lernt durch neuronale Netze selbstständig, welche Merkmale geeignet und relevant sind, um die jeweiligen Objekte zu identifizieren. Das ist eine weitere wesentliche Voraussetzung auf dem Weg zum autonomen Fahren.

Auch die Assistenzsysteme im neuen A8 reagieren dank der hochvernetzten Sensorik noch früher auf Objekte, etwa wenn sie ein Stauende erkennen und den Bremsvorgang einleiten – ein Fortschritt im Vergleich zum Vorgängermodell. Selbst die Navigation profitiert von der Sensordatenfusion und lässt die Limousine ihre eigene Position in vielen Situationen hochgenau erkennen.

Von der Autobahn bis zum Parkplatz: die Fahrerassistenzsysteme

Mit 41 Fahrerassistenzsystemen setzt die vierte Generation des A8 eine neue Bestmarke im Wettbewerb. Die Systeme unterstützen den Fahrer, wenn er es wünscht, von der Autobahn bis zum Parkplatz. Sie machen das Fahren noch komfortabler, souveräner und sicherer. Audi fasst die Assistenzsysteme in den drei Paketen Parken, Stadt und Tour zusammen. Entscheidet sich der Kunde für das Audi AI Assistenzpaket plus, erhält er alle drei Pakete und zusätzlich den Audi AI Remote Garagenpilot.



Das Audi AI Assistenzpaket Parken beinhaltet den Audi AI Parkpilot und die weitwinkligen Umgebungskameras, die das Rangieren sicherer machen. Der Fahrer kann sich verschiedene Ansichten von der unmittelbaren Umgebung des Autos auf dem Bordmonitor anzeigen lassen, teilweise mit Hilfslinien unterlegt. Der Manövrierassistent wirkt drohenden Remplern mit statischen und dynamischen Objekten durch Lenkimpulse und selbstständiges Bremsen entgegen. Zum Schutz der Leichtmetallräder enthält das Paket Parken zudem die Bordsteinwarnung.

Im Assistenzpaket Stadt steckt der neu entwickelte Kreuzungsassistent. Erkennen die Mid-Range-Radare kritischen Querverkehr vor dem Auto, warnt das System den Fahrer und leitet gegebenenfalls eine Bremsung ein. Darüber hinaus macht der neue A8 den Fahrer auf Risiken beim Spurwechsel aufmerksam. Die Ausstiegswarnung weist beim Öffnen der Türen auf Fahrzeuge oder Fahrräder hin, die sich von hinten nähern. Lichtleiter in den Türen zeigen die Gefahr optisch an. Der Querverkehrsassistent wird aktiv, wenn der neue A8 rückwärts aus einer Querparklücke heraussetzt.

Ein weiteres Feature im Stadt-Paket ist das Sicherheitssystem pre sense 360°. Es erkennt Kollisionsgefahren rund um das Auto und leitet gezielte Schutzmassnahmen ein – von der Vollbremsung über die Verstellung der Sitze bis zur Straffung der Gurte. Mit dem Audi AI Aktivfahrwerk hebt sich die Karosserie zusätzlich im Falle einer drohenden Seitenkollision an und lenkt so die einwirkenden Kräfte gezielt auf crashaktive Strukturen. Diese neue Funktion heisst Audi pre sense side und ist Bestandteil des Systems pre sense 360°. Sie nutzt ebenfalls die im zentralen Fahrerassistenzsteuer-gerät (zFAS) vernetzten Sensoren, darunter auch die Mid-Range-Radare an den Fahrzeugecken, die etwa 75 Meter weit messen können.

Das zentrale System im Assistenzpaket Tour ist der Adaptive Fahrassistent (AFA). Er baut auf der adaptive cruise control (ACC) des Vorgängermodells auf und integriert zudem eine Spurhaltefunktion und einen Stauassistenten. Damit wird der Fahrer im gesamten Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 250 km/h in der Längs- und Querführung unterstützt. Der Engstellenassistent führt den neuen A8 durch Baustellen und ähnliche Zonen. Zudem fördert das System eine effiziente Fahrweise, indem es Navigationsdaten und Car-to-X Hinweise wie Verkehrszeicheninformationen einbindet. Als einziger im Wettbewerb beschleunigt oder verzögert der A8 ohne Fahrerzutun auf Tempolimits, Kurven, Kreuzungen und Kreisverkehre und berücksichtigt dabei automatisch die von der Navigation vorgegebene Route. Die prädiktiven Hinweise im Audi virtual cockpit unterstreicht beim neuen A8 ein pulsierendes Fahrpedal.

Das Sicherheitssystem Audi pre sense front, ein weiteres System im Tour-Paket, kann Auffahrunfälle vermeiden beziehungsweise ihre Folgen mindern. Es integriert eine Warn- und Bremsfunktion auf Fahrzeuge, Fussgänger und Radfahrer. Das System ist über den gesamten Geschwindigkeitsbereich bis 250 km/h aktiv.



Ebenfalls Bestandteil des Tour-Pakets sind der Abbiegeassistent und der Ausweichassistent. Der Abbiegeassistent überwacht die Gegenfahrbahn beim Linksabbiegen und kann so die Kollision mit einem entgegenkommenden Fahrzeug vermeiden. Zusätzlich berücksichtigt er entgegenkommende Linksabbieger, die die eigene Fahrspur kreuzen. Als einziger im Wettbewerb bietet der Ausweichassistent zusätzlich zur Lenkunterstützung eine Einzelradbremsung, die eine präzisere Umfahrung von Hindernissen ermöglicht. Die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung und der Notfallassistent, der das Auto zum Stehen bringt, falls der Fahrer nicht mehr dazu im Stande ist, runden das Portfolio ab.

Als Einzel-Optionen stehen der Parkassistent und der Nachtsichtassistent bereit. Letzterer erkennt Fussgänger und grössere Wildtiere per Infrarot-Kamera im Dunkeln auf grosse Distanz und warnt den Fahrer vor ihnen.

Top-Technologie: die MMI Navigation plus

Auch beim Infotainment präsentiert sich der neue A8 innovativ. An der Spitze steht die MMI Navigation plus, die den Modularen Infotainmentbaukasten der jüngsten Generation nutzt. Der so genannte MIB 2+ ist in allen Kriterien State of the Art – bei der Rechenleistung, der Energieeffizienz, dem Arbeitsspeicher und der Grafik. Sein zentraler Baustein ist eine K1-Einheit des Audi-Kooperationspartners NVIDIA, die einen Vierkern-Hauptprozessor mit einem 192 Kern-Grafikprozessor kombiniert. Im Vergleich zum MIB der ersten Generation arbeitet er etwa 50mal schneller.

Standardmässig bietet die MMI Navigation plus Zugriff auf die connect-Dienste und ist mit einem Telefonmodul ausgestattet. Auf Wunsch lässt sich das System um das connect-Datenübertragungsmodul inklusive WLAN-Hotspot ergänzen. Mit ihm kommt der Standard LTE Advanced ins Auto – eine weitere Weltneuheit von Audi.

Er ermöglicht Übertragungsraten bis 300 MBit/s im Download und bis 50 MBit/s im Upload, etwa drei Mal so viel wie heute. Darüber hinaus ist das mobile Telefonieren mit der Audi phone box über das VoLTE-Verfahren (Voice over LTE) möglich. Es beschleunigt den Verbindungsaufbau und ermöglicht die gleichzeitige Nutzung von High-Speed-Datenübertragung und der hochauflösenden Online-Sprachtelefonie (HD Voice), bei der die Stimme des Gegenübers so klingt, als würde man sich direkt mit ihm unterhalten.



Car-to-X: Verkehrszeicheninformation und Gefahreninformation

Mit den Services von Audi connect Navigation & Infotainment wird der neue A8 zum Bestandteil der Cloud – besonders eindrucksvoll erlebbar mit den Car-to-X-Diensten Verkehrszeichen- und Gefahreninformation. Die neue Limousine und weitere aktuelle Audi-Modelle melden Tempolimits, die sie mit der bordeigenen Kamera erkannt haben, an einen Server in der Cloud. Er bereitet diese Informationen auf und sendet sie an andere Audi-Fahrer, die davon profitieren könnten. Dasselbe gilt für die Gefahreninformation, bei der sich die Autos gegenseitig vor Unfallstellen, Pannenfahrzeugen, Glätte oder Sichtbehinderungen warnen. Dafür wertet das System mehrere Parameter aus, wie etwa die Elektronik im Auto, Daten von Regen- und Lichtsensoren, Scheinwerfern sowie den Betriebsmodus der Scheibenwischer. Die neuen Car-to-X-Dienste nutzen als Basis die Karten von HERE, einer Datenplattform, die Audi gemeinsam mit der BMW Group und der Daimler AG permanent aktualisiert und erweitert. Sie vermisst die Verkehrswelt zentimetergenau und kann das Geschehen in Echtzeit erfassen und auswerten.

Viele weitere Dienste: Audi connect

Neben den Car-to-X-Diensten umfasst Audi connect viele weitere Services, etwa den Zugang zu Twitter sowie zum E-Mail-Postfach oder die Navigation mit Google Earth. Der neue Dienst Hybridradio wechselt je nach Empfangslage nahtlos zwischen UKW-, DAB- und Online-Sender. Er erkennt den aktuellen Musiktitel und lädt Kontext-Infos aus der Cloud. Online Radio ermöglicht Zugriff auf tausende, weltweit verfügbare Internetradiostationen und Podcasts. Der Datentransfer für die Audi connect-Dienste läuft in vielen Märkten über die Audi connect SIM, die fest im Auto verbaut ist. Die dazugehörige Daten-Flatrate deckt die Gebühren dafür ab und erlaubt Roaming in vielen europäischen Ländern. Zur Nutzung des WLAN-Hotspots im A8 sowie der neuen Internetradio-Dienste kann der Kunde attraktive Datenpakete optional dazu buchen. Einen eigenen Bereich von Audi connect bildet das Paket Audi connect Notruf & Service inklusive Fahrzeugsteuerung. Es beinhaltet die Funktionen Notruf, Online Pannruf und Audi Servicetermin online sowie die Remote-Dienste, die sich per App steuern lassen.

Zentraler Zugangspunkt: die neue myAudi App

Alle Audi connect-Funktionen sind in der neuen myAudi App gebündelt. Mit verbesserter Nutzerfreundlichkeit und Funktionalität bietet sie Zugriff auf alle Audi-Inhalte für den Kunden. Zu den zahlreichen Smartphone-basierten Services gehören etwa die Übermittlung von Sonderzielen in die Navigation, Musik-Streaming über Napster oder die Übertragung des Smartphone-Kalenders ins MMI. Darüber hinaus lassen sich mit der App die Türen ver- und entriegeln, die optionale Standheizung bedienen und der Statusreport einsehen. Letzteren kann der Kunde auch über das myAudi Portal abrufen. Im Falle eines Diebstahls lokalisiert das Audi Callcenter den A8 per Fernzugriff und legt das Auto bei Bedarf still. Ausserdem macht das Auto unter anderem durch Hupen und Blinken auf sich aufmerksam und unterstützt so die Polizei bei der Suche.



Wegweisend: Navigation mit vielen Neuerungen

Auch die Navigation wartet mit zahlreichen Neuerungen auf – optisch und funktional. Die Karte hat eine neue Textur und integriert hochdetaillierte City-Modelle von europäischen Grosstädten für eine noch realitätsnähere Darstellung. Bei der Routenplanung macht die Limousine mit der selbstlernenden Navigation ihrem Besitzer Vorschläge auf Basis der zuvor gefahrenen Strecken. Dabei berücksichtigt sie Erfahrungen über Uhrzeit und Verkehrsbelastung. Die Berechnung läuft online auf den Servern von HERE, die dabei Echtzeit-Daten aus der gesamten Verkehrslage einbeziehen. Über die erweiterte Point-of-interest-Anzeige kann der Fahrer direkt aus der Navigation auf spezielle Orte zugreifen, beispielsweise Tankstellen und Parkhäuser. Zudem kann er dynamische Zusatzinformationen wie aktuelle Kraftstoffpreise, die Verfügbarkeit von Parkplätzen oder Öffnungszeiten abrufen. Zusammen mit der MMI Navigation plus erhält er vier kostenlose Karten-Updates pro Jahr.

Die myAudi App hält eine weitere neue Funktion mit der Bezeichnung myAudi Navigation bereit. Sie ermöglicht es, eine Wegstrecke intermodal und nahtlos zu planen, was speziell in fremden Städten sehr hilfreich ist. Ein Beispiel: Die App führt den Kunden vom Restaurant zum Auto, das einige Strassen weiter steht, und wechselt dort vom Smartphone auf den Bordmonitor. Wenn der Kunde am Ende seiner Fahrt den A8 verlässt, begleitet sie ihn wieder auf dem Smartphone zu seinem nächsten Ziel.

Digitaler Zugang zum Auto: der Audi connect Schlüssel

Der Audi connect Schlüssel ermöglicht den Zugang zum Auto im neuen Stil: Ein kompatibles Android-Smartphone bildet eine Alternative zum bekannten Funkschlüssel und übernimmt nach dem Öffnen des Autos auch den Motorstart. Die Zugangsdaten werden dafür in einem speziell abgesicherten Bereich (Secure Element) auf der SIM-Karte oder im Smartphone abgelegt. Wenn der Fahrer das Smartphone vor den Türgriff hält, werden sie per Near Field Communication (NFC) an das Auto übertragen.

Der Audi connect Schlüssel ist so komfortabel wie sicher. Der Besitzer des neuen A8 kann die Zugangsdaten an vier weitere Personen vergeben, etwa Kollegen oder Familienmitglieder. Dabei ist der Schlüssel jederzeit einsatzbereit, selbst wenn der Akku des Smartphones leer sein sollte (abhängig vom jeweiligen Modell). Für Parkservice oder beispielsweise Werkstatttermine gibt es eine NFC-fähige Schlüsselkarte im Scheckkartenformat, mit der der Dienstleister das Auto auch ohne entsprechendes Smartphone fahren kann. Die Daten hostet Audi auf konzerneigenen, gesicherten Servern in der Cloud. Dabei sind modernste Krypto-Standards wie eine 256 Bit-Verschlüsselung im Einsatz.



400 Funktionen nach Mass: die Personalisierung

Die fünf möglichen Fahrer des neuen A8 können ihre bevorzugten Einstellungen auf bis zu sieben Benutzerprofilen speichern. Dabei erstreckt sich die Personalisierung auf bis zu 400 Parameter, von der Einstellung des Fahrersitzes über die präferierte Klimatisierung bis zu bereits angefahrenen Navigationszielen und zu bevorzugten Medien. Die Display-Ansichten sowie ein Grossteil der Assistenzsysteme sind ebenfalls in die Personalisierung einbezogen.

Die Limousine erkennt den jeweiligen Benutzer schon beim Entriegeln anhand des Signals des Funkschlüssels oder des Audi connect Schlüssels. Sie begrüsst ihn im Audi virtual cockpit mit Namen und aktiviert sein Profil. Der Fahrer kann für sich selbst mehrere Profile anlegen – beispielsweise ein Werktags- und ein Wochenendprofil oder ein Autobahn- und ein Landstrassenprofil. Während der Fahrt kann er zwischen ihnen wechseln.

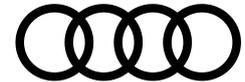
Virtueller Klick: das Bediensystem MMI touch response

Ein schlüssiges Bedienkonzept ist angesichts der Vielzahl an Einstellungs- und Wahlmöglichkeiten in der Luxuslimousine von zentraler Bedeutung. Schon die A8-Vorgängermodelle überzeugten mit den Systemen MMI und MMI touch. Die neue Modellgeneration präsentiert die nächste Stufe – das MMI touch response.

Das Zentrum des Bedienkonzepts bildet ein Display in Black-Panel-Optik. Seine Diagonale misst 10,1 Zoll wie bei einem Tablet. Mit 1.540 x 720 Pixel Auflösung liefert der leicht gewölbte TFT-Screen eine sehr scharfe Darstellung und hohen Kontrast, selbst aus schrägen Blickwinkeln.

Das MMI touch response-Konzept macht die Touchscreen-Technologie dank einer neuartigen Kombination aus haptischem und akustischem Feedback äusserst sicher bedienbar. Berührt der Finger des Fahrers das Displayglas, löst er nicht gleich eine Funktion aus – dafür muss er mit einer definierten Kraft leicht drücken. Als Bestätigung spürt er einen Impuls, der dadurch entsteht, dass ein Elektromagnet das Displayglas minimal zur Seite bewegt. Gleichzeitig spielt ein kleiner Lautsprecher ein Klickgeräusch ein. Das Touch-Display liefert dem Fahrer so eine klare Rückmeldung: Es wirkt authentisch und transferiert den früheren Qualitätsanspruch an Knöpfe und Schalter nun auch in rein digitale Instrumente.

Das grosse Display dient zur Steuerung von Navigation, Medien und Fahrzeugfunktionen. Der Fahrer kann auf ihm klicken, wischen, zoomen und scrollen. Wie bei einem modernen Smartphone ist die Menüstruktur intuitiv und flach. Die Anordnung der Kacheln im Hauptmenü und die Direktzugriffsleiste lassen sich individuell konfigurieren. Auf der Konsole des Mittel隧nells befindet sich ein zweites Display mit 8,6 Zoll Diagonale und einer Auflösung von 1280 x 660 Pixeln. Damit steuert der Fahrer die Klimatisierung und die Komfort-Features. Auch kann er dort seine bevorzugten Funktionen als Favoriten ablegen, beispielsweise Navigationsziele, Radiosender, Telefonnummern oder Fahrzeugfunktionen. Dabei ruht sein Handgelenk komfortabel auf dem tiptronic-Wählhebel.



Ausserdem hat der Fahrer im unteren Display die Möglichkeit, Text einzugeben – entweder über eine Tastatur oder per Handschrifterkennung. Letztere stellt einen Quantensprung dar: Dank Ganzworterkennung in Schreibschrift oder Schreiben auf der Stelle plus akustischer Rückmeldung kann der Fahrer Navigationsziele oder Suchbegriffe besonders schnell und sicher eingeben, ohne auf das Display schauen zu müssen.

In der neuen, vernetzten Menüstruktur sind alle Inhalte von Audi connect direkt in den entsprechenden Funktionsmenüs verortet. Das macht die Suche leicht und schnell. Wenn es etwa um ein chinesisches Restaurant geht, erscheint schon nach der Eingabe von drei Buchstaben eine Trefferliste. Sie nennt auch die Ratings von Yelp und lässt sich nach verschiedenen Kriterien sortieren. Bei Tankstellen sind die Preisangaben zu sehen. Alternativ steht eine Suche über Google zur Verfügung.

Auf der Oberfläche der beiden Displays befindet sich eine Anti-Fingerprint-Beschichtung. Damit lassen sich Fingerabdrücke einfach wegwischen. Zusätzlich ist eine Anti-Glare-Schicht aufgebracht, die das reflektierte Licht bricht. So werden die Reflektionen unscharf und wirken nicht störend. Die oberste Lage ist gehärtet, ähnlich wie das Gorilla-Glas bei diversen Smartphones. Es ist sehr robust und extrem kratzfest.

Hohe Trefferquote: Schlagwortsuche mit Hybrid-Konzept

Der neue A8 beantwortet die Anfragen seines Fahrers auf zwei Wegen. Zum einen nutzt er seine eigenen Erkenntnisse über die Präferenzen des Benutzers, die er onboard abgelegt hat, zum anderen greift er auf das Wissen der Cloud zu. Diese „seamless connect experience“ gilt auch für die Sprachbedienung. Mit ihr wird der A8 zum intelligenten Gesprächspartner. Der Fahrer kann seine Anweisungen frei formulieren – sie gelangen als Datenpaket zu einer Erkennungssoftware. Der selbstlernende Dialogmanager reagiert darauf, stellt bei Bedarf Rückfragen oder bietet Auswahlmöglichkeiten. Bei gutem Netz trifft die Antwort nach weniger als zwei Sekunden ein. Im Gespräch mit dem System kann der Fahrer innerhalb der Menübereiche wechseln, beispielsweise kann er einen Kontakt aus dem Telefonbuch anrufen und die damit verbundene Anschrift als Navigationsziel übernehmen lassen. Über die Zielsuche hinaus umfasst die neue Hybrid-Sprachbedienung auch die Medien, die Klimatisierung sowie Teile der Telefonie und einige Audi connect-Dienste. In Europa arbeitet sie grenzüberschreitend.



Full HD: das Audi virtual cockpit

Neben den MMI touch response-Displays und der Hybrid-Sprachbedienung hat der neue A8 eine dritte Bedienebene, das Multifunktionslenkrad. Mit ihm ruft der Fahrer alle Fahr- und Fahrzeuginformationen auf, zudem kann er die primären Infotainmentfunktionen aktivieren. Die Informationen erscheinen serienmässig im Audi virtual cockpit. Sein 12,3 Zoll grosser TFT-Monitor, der von einer eigenen K1-Recheneinheit von NVIDIA angesteuert wird, brilliert mit einer Full-HD-Auflösung von 1.920 x 720 Pixel. Der Fahrer kann zwischen zwei Oberflächen wählen, die beide in einem modernen Look gehalten sind. In der klassischen Ansicht erscheinen die virtuellen Instrumente ähnlich gross wie Analoganzeigen. Zwischen ihnen liegt ein Fenster, in dem die Navigationskarte oder Listen aus den Bereichen Telefon, Radio und Audio angezeigt werden. Im Infotainment-Modus ist dieses Fenster gross geschaltet, Tacho und Drehzahlmesser sind entsprechend kleiner.

Schwebendes Bild: das Head-up-Display

Das optionale Head-up-Display projiziert fahrerrelevante Informationen als rasch erfassbare Symbole und Ziffern im direkten Sichtfeld des Fahrers, darunter Geschwindigkeit, Navigationshinweise und Informationen einiger Assistenzsysteme. Ein TFT-Bildschirm und zwei asphärische Spiegel projizieren sie in einem Feld von 217 x 84 Millimeter Fläche auf die Windschutzscheibe. Sie scheinen in einem Fenster etwa 2,3 Meter vor dem Fahrer zu schweben. Das Auge, an Fernsicht gewöhnt, erfasst sie besonders schnell, wodurch die Fahrerablenkung minimiert wird.

SPACE

Freiraum: das Masskonzept

5.172 Millimeter Länge, 1.945 Millimeter Breite und 1.473 Millimeter Höhe – das sind die Masse des neuen A8. Er übertrifft sein Vorgängermodell in der Länge um 37 und in der Höhe um 13 Millimeter, während die Breite minimal zurückgegangen ist. Der Radstand misst 2.998 Millimeter (plus 6 Millimeter). In der Langversion kommen hier und bei der Gesamtlänge 130 Millimeter hinzu, die Höhe wächst um 15 Millimeter. Die Spurweite misst bei beiden Karosserievarianten 1.644/1.633 Millimeter (vorn/hinten).

Die erweiterten Dimensionen kommen den Passagieren zugute – der neue A8 bietet den grössten Innenraum seiner Klasse. Er ist bei beiden Karosserievarianten um 32 Millimeter Länge gewachsen. Beim A8 L haben auch die Kopffreiheit, der Schulterraum und die Beinfreiheit zugelegt. Durch das zweiteilige Panorama-Glasdach gewinnt sein Innenraum zusätzliche Weite. Der Gepäckraum bietet sowohl beim A8 als auch beim A8 L 505 Liter Volumen.



Leichtbaukompetenz: Audi Space Frame in Multimaterialbauweise

Aluminium, Stahl, Magnesium und kohlenstofffaserverstärkter Kunststoff (CFK): Der neue A8 nutzt in seiner tragenden Karosseriestruktur mehr Werkstoffe als je ein Serienmodell von Audi zuvor. Bei der Torsionssteifigkeit, dem entscheidenden Parameter für präzises Handling, und akustischem Komfort übertrifft die Luxuslimousine so ihren Vorgänger um bis zu 24 Prozent.

Audi ist ein Pionier im automobilen Leichtbau: Der erste A8 von 1994 war das erste Grossserien-Automobil der Welt mit einer selbsttragenden Aluminiumkarosserie, dem Audi Space Frame (ASF). Seitdem hat die Marke mehr als eine Million Autos in dieser Technik gebaut. Und auch die Karosserie des neuen A8 folgt dem ASF-Prinzip. Sie setzt sich zu 58 Prozent aus Aluminiumteilen zusammen – dem klassischen Verbund aus Gussknoten, Strangpressprofilen und Blechen. Deren Festigkeit gegenüber dem Vorgängermodell ist deutlich gestiegen. Die Fahrgastzelle besteht aus warmumgeformten Stahlkomponenten, ergänzt durch eine ultrahochfeste, extrem verwindungssteife Rückwand aus CFK. Um die Belastungen und Schubkräfte optimal aufzunehmen, sind die Gewebelagen hier unterschiedlich ausgerichtet, bis zu 19 von ihnen liegen übereinander. Eine Federbein-Domstrebe aus Magnesium komplettiert das Leichtbaukonzept.

Auch bei der Aeroakustik setzt sich der neue A8 mit Feinschliff in allen Bereichen, speziell an Spiegeln und Türdichtungen, an die Spitze seiner Klasse. Neben der aufwändigen Lagerung der Achsen und Aggregate spielt hier auch die Verglasung eine wesentliche Rolle. Mit der optionalen Akustikverglasung lässt sich die Geräuschkämmung noch weiter verbessern.

Beim Zusammenbau der Multimaterial-Karosserie nutzt Audi 14 unterschiedliche Fügeverfahren, darunter das Rollfalzen an den Einstiegen. Diese Technologie verbindet den Aluminium-Seitenwandrahmen mit den warmumgeformten Stahlblechen an B-Säule, Dachbogen und Schweller. Sie macht deren Einsatz erst möglich. Zugleich führt sie zu sehr schmalen Flanschen und zu entsprechend grossen und komfortablen Einstiegen.

Ein kurzer Handgriff: das elektrische Türschloss

Im neuen A8 geht jeder Bedienschnitt leicht von der Hand – das gilt selbst für das Öffnen der Türen. Die Hand muss den Aussengriff nur fünf Millimeter weit ziehen, dann wird über einen Mikroschalter das Schloss entriegelt. Beim Öffnen von innen genügen ebenfalls wenige Millimeter. Im Notfall lassen sich die Türen durch kräftiges Ziehen mechanisch über Bowdenzüge öffnen, von innen wie von aussen.

In der Schweiz bietet Audi das elektrische Türschloss mit einer elektrischen Zuziehhilfe serienmässig an. Der Gepäckraumdeckel schwingt beim Entriegeln serienmässig von selbst nach oben. Der elektrische Antrieb ist ebenfalls serienmässig enthalten. Öffnen und Schliessen werden hier per Tastendruck oder Fussgeste – im Zusammenspiel mit dem Komfortschlüssel – ausgelöst.



Umfassendes Sinneserlebnis: das neue Luxusverständnis

Freiraum ist das prägende Gestaltungsmerkmal im neuen Luxusverständnis. Der neue A8 appelliert deshalb an alle Sinne und fügt die Eindrücke zu einer stimmigen Komposition zusammen. Das beginnt bereits bei den Formen und Linien des Interieurdesigns, erstreckt sich aber auch auf die authentischen Materialien in höchster Manufakturqualität und endet schliesslich beim raumgreifenden Klangerlebnis des Highend-Soundsystems sowie dem subtilen Eindruck, den die Beduftung hinterlässt.

Verwöhn-Komfort: die Sitze

Am Lounge-Charakter, mit dem der Innenraum des neuen A8 aufwartet, haben die neu konzipierten Sitze entscheidenden Anteil. Sie sind erheblich leichter als beim Vorgängermodell – allein die Vordersitze sparen mehr als vier Kilogramm Gewicht. In den Fondsitzen findet glasfaserverstärkter Kunststoff (GFK) Verwendung. Vorne wie hinten sorgt der Aufbau von Sitzkissen und Lehnen mit unterschiedlichen Form-, Komfort- und Weichschaulagen für Top-Komfort und guten Seitenhalt.

Audi liefert die vorderen Sitze in mehreren Ausführungen. Die Top-Variante ist der Komfort-Individualkontursitz. Er verfügt neben der pneumatischen Sitz- und Lehnenwangen-Einstellung auf Wunsch über Heizung und Belüftung, jeweils separat in drei Stufen regelbar. Deutlich erweitert haben die Entwickler auch die optionale Massagefunktion. In jeder Lehne liegen 16 kleine blasenförmige Luftkörper, je drei übereinander. Sie massieren den gesamten Rücken, dabei stehen sieben Programme und drei Intensitäten zur Wahl. Ein kleiner Kompressor pro Sitz liefert bis zu 0,5 bar Druck.

Beide A8-Karosserievarianten – mit normalem und verlängertem Radstand – fahren serienmässig mit einer Dreier-Sitzanlage im Fond vom Band, auf Wunsch mit Durchladeeinrichtung oder Kühlbox. Optional lassen sich die äusseren Sitze beheizen und die Längsposition sowie Sitz- und Lehnenneigung elektrisch einstellen. Die Lordosenstütze ist dann pneumatisch verstellbar. Auf Wunsch kommt auch hier eine Massagefunktion mit 18 Dreifach-Blasen je Sitz dazu. Komfort-Kopfstützen sowie Fond-Rollos komplettieren das Gefühl entspannten Reisens. Die gleichen Einstellmöglichkeiten wie bei der Dreier-Rücksitzbank liefert Audi auch für die Einzelsitzanlage im A8 L mit langer, durchgehender Mittelkonsole. Sie bietet eine Armauflage und grosse Staufächer.



Erster Klasse reisen: der Ruhesitz

Die First-Class-Lösung im neuen A8 ist der Ruhesitz hinten rechts. Sein Benutzer kann ihn in eine Liegeposition bringen und die Füße auf einer elektrisch ausklappbaren Fläche an der Lehne des speziellen Beifahrersitzes ablegen. Dort werden sie, wenn gewünscht, in mehreren Stufen gewärmt und massiert. Dafür stehen drei Intensitäten, zwei Programme und drei Fussgrößen zur Verfügung, die auch die Fussreflexzonen flächig stimulieren. Den Kopf lehnen die Fondpassagiere entspannt in die weichen Komfort-Kopfstützen, die hier elektrisch in der Höhe einstellbar sind. Das Ruhesitz-Paket beinhaltet die Komfort-individualektursitze mit Lüftung und Massage, die lange Mittelkonsole mit Doppelklapptisch, die Bedieneinheit Rear Seat Remote, das Rear Seat Entertainment und eine Vierzonen-Komfortklimaautomatik. Mit den Wärmekomfort-Paketen, einer ergänzenden Option, lassen sich die Armauflagen in den Türen, die Mittelarmlehne vorn und hinten sowie das Lenkrad beheizen.

Bedienkomfort im Kompaktformat: das Rear Seat Remote

Speziell für den Fond hat Audi das kompakte Rear Seat Remote konzipiert. Vergleichbar einem Smartphone, können die Passagiere auf seiner Touch-Oberfläche zahlreiche Klima-, Sitz-, Licht-, Einstellungs- und Medienfunktionen bedienen. Zudem lässt sich mit dem Gerät das Audi tablet komfortabel fernsteuern, wenn dieses an der Rückseite des Vordersitzes befestigt ist. Die Kommunikation mit der MMI Navigation plus läuft über WLAN im neuen 5 GHz-Band.

Das Rear Seat Remote verfügt über ein 5,7 Zoll grosses Touch-Display in OLED-Technologie mit Full HD-Auflösung. Sein Aluminium-Gehäuse ist sehr wertig, die Technik mit dem T40-Prozessor von NVIDIA verträgt auch extreme Temperaturen, wie sie im Auto auftreten können. Das Rear Seat Remote wird beim viersitzigen A8 in der Mittelkonsole und beim Fünfsitzer in der Mittelarmlehne eingeklinkt und geladen. Je nach Ausstattungsumfang im Fond kommt es serienmässig oder optional an Bord.

Auch die beiden Audi tablets, die das Rear Seat Entertainment bilden, sind edel und robust ausgeführt. Ihre 10,1 Zoll-Screens haben eine Full-HD-Auflösung, der Prozessor kommt von NVIDIA. Die Audi tablets kommunizieren per WLAN mit der MMI Navigation plus und dem Rear Seat Remote. Ihre Benutzer können Navigationsziele eingeben, Medien anwählen oder per WLAN-Hotspot surfen. Darüber hinaus erschliessen die Audi tablets die Welt von Android samt dem Google Play Store. Nach der Fahrt lassen sie sich ausserhalb des Autos in jedem WLAN-Netz weiterbetreiben.



Ganz nach Wunsch: neue Telefonie-Lösungen

Auch das Telefonieren ist im neuen A8 äusserst komfortabel. Die Limousine erlaubt die Anbindung und wechselweise Nutzung von zwei Mobilgeräten. Die MMI Navigation plus kann mehr als 4.000 Kontakte speichern. Für den Fond ist beim Vier- wie beim Fünfsitzer eine eigene Audi phone box erhältlich. Sie koppelt das Smartphone des Passagiers kabellos an die Autoantenne und garantiert dadurch besten Empfang. Zudem lädt sie es induktiv nach dem Qi-Standard. Kombiniert mit der Bedieneinheit Rear Seat Remote kann der Fondpassagier zudem diskret telefonieren.

Hochaufgelöster 3D-Klang: das Top-Soundsystem von Bang & Olufsen

Bei den Soundsystemen macht Audi drei Angebote. Ganz oben steht das Bang & Olufsen Advanced Sound System mit 3D-Klang, erstmals auch im Fond. Ein effizient arbeitender Verstärker steuert mit 1.920 Watt Leistung 23 Lautsprecher an, ihre Neodym-Magneten erzeugen ein luftiges, hochaufgelöstes Klangbild. Akkurat gelochte Aluminiumteile zieren die Blenden der Tür-Lautsprecher, LED-Lichtleiter strahlen weisses Licht ab. Die Hochtöner-Linsen in der Instrumententafel fahren elektrisch aus – ein moderner Klassiker von Audi.

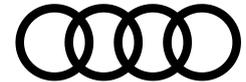
Vier Full range-Lautsprecher in den A-Säulen und im Dachbogen liefern die räumliche Dimension der Höhe. Ein Algorithmus errechnet die Signale dafür. Er basiert auf einem Verfahren, das Audi gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut entwickelt hat. Der Klangeindruck macht den Innenraum zu einer akustischen Erlebniswelt, in der sich die Musik genauso entfaltet, wie sie im Konzertsaal aufgenommen worden ist.

In der Schweiz Serie ist der digitale Audio-Tuner für DAB/DAB+. Der optionale TV-Tuner arbeitet ebenfalls digital. Sein CI+-Modul ermöglicht den Empfang verschlüsselter Sender über eine Smartcard.

Saubere und frische Luft an Bord: das Air Quality Paket

Der neue A8 bietet seinen Passagieren bestes Wohlfühlklima, auch in Sachen Luft – vor allem mit dem optionalen Air Quality Paket. Dazu gehört eine Aromatisierung, bei der ein dezenter Duft über die Auslasskanäle der Klimaanlage in den Innenraum gelangt.

Die Instrumententafel birgt zwei Flakons, die einen Hauch von Meeres- und Bergluft beinhalten. Die Kunden können die Intensität der Aromatisierung in vier Stufen regeln. Der Ionisator ist ein weiterer Bestandteil des Pakets. Er lädt die Moleküle der Innenluft elektrisch mit negativen Ionen auf. Diese Anionen ziehen Staub- und ähnliche Kleinstpartikel an, so dass sich Mini-Cluster bilden, die zu Boden sinken und nicht eingeatmet werden.



Im kommenden Jahr wird marktspezifisch auch ein Partikelmesssensor verfügbar sein. Er ermittelt die Menge der Partikel in der Umgebungsluft und vergleicht sie mit der Luft im Innenraum des A8. Die Filtereffizienz wird auf dem Bordmonitor angezeigt – ein wichtiger Service gerade für Kunden in Ballungsräumen.

Zusätzlich erkennt der serienmäßige Luftgütesensor schädliche Gase und aktiviert daraufhin die Umluftschtung. Der Filter in der Vierzonen-Klimautomatik eliminiert einen Grossteil der Gase und des Feinstaubes, zudem macht er eine Vielzahl der Allergene unschädlich.