



Kommunikation Produkt und Technologie

Stefan Grillneder

Telefon: +49 841 89-41449

E-Mail: stefan.grillneder@audi.de

www.audi-mediacyenter.com

November 2019

PRESSE-INFORMATION

Der neue Audi S8

Kompakt informiert	2
Das Wichtigste zum Audi S8	
Die Fakten	6
Produkthighlights auf einen Blick	
Das Auto im Detail	8
Alles, was Sie über den Audi S8 wissen müssen	
▶ Antrieb	8
▶ Fahrdynamik	11
▶ Design	14
▶ Bedienung und Vernetzung	17
▶ Fahrerassistenzsysteme	18

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.



Kompakt informiert

Der neue Audi S8 – begeisternde Performance in der Luxusklasse

Der neue Audi S8 besticht über den progressiven Luxus hinaus als dynamischer Athlet und schärft mit innovativen Fahrwerkssystemen seinen Ruf als Referenz für Vorsprung durch Technik. Sein 4.0 TFSI, ein Achtzylinder mit Biturbo-Aufladung, leistet 420 kW (571 PS) und liefert opulente 800 Nm Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,4 – 11,3*; CO₂-Emissionen kombiniert g/km: 260 – 258*). In Verbindung mit der MHEV-Technologie gelingt die Symbiose aus Effizienz und Komfort sowie begeisternder Performance. Für herausragende Fahrdynamik ab Werk sorgt die Kombination aus vorausschauendem Aktivfahrwerk, Dynamik-Allradlenkung sowie quattro-Antrieb mit Sportdifferenzial. Mit spezifischen Designelementen liefert der neue Audi S8** die Antwort, wie die hochwertige Luxuslimousine sportliche Eleganz punktgenau in Szene setzt.**

Beeindruckende Leistung: der Antrieb

Das Hochleistungsaggregat im Audi S8** bietet als V8-Motor mit Mild-Hybrid-Technologie nicht nur ein Maximum an Laufruhe, sondern mit der Power von 420 kW (571 PS), 800 Nm Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,4 – 11,3*; CO₂-Emissionen kombiniert g/km: 260 – 258*) und dank Biturbo auch die Gewissheit, in jeder Situation die nötige Performance abrufen zu können. Der Topspeed beträgt, elektronisch begrenzt, 250 km/h, von Null auf 100 km/h vergehen gerade mal 3,8 Sekunden. Das Aluminium-Kurbelgehäuse mit einer Eisenbeschichtung der Zylinderlaufbahnen glänzt mit leichtem Lauf dank niedriger Reibung. Automatisch angesteuerte Klappen in der Abgasanlage betonen das eindrucksvolle Klangerlebnis.

Zu Emotion und Fahrleistungen auf Sportwagenniveau gesellen sich Komfort und Effizienz. Das Mild-Hybrid-System (MHEV) trägt nachhaltig zur Verbrauchssenkung bei. Sein 48 Volt-Riemen-Starter-Generator und die zusätzliche Lithium-Ionen-Batterie ermöglichen das Segeln mit deaktiviertem Motor, den schnellen Wiederstart und einen erweiterten Start-Stopp-Bereich. Somit lassen sich im Alltagsbetrieb bis zu 0,8 Liter pro 100 Kilometer Kraftstoff einsparen. Für zusätzliche Effizienz sorgt das System cylinder on demand, also das Abschalten von einzelnen Zylindern in Betriebssituationen mit geringer Lastanforderung. Die Active Noise Cancellation über das bordeigene Soundsystem eliminiert störenden Schall im Innenraum und sorgt so für höchsten Komfort.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Fahrdynamik: Aktivfahrwerk, Dynamik-Allradlenkung und quattro mit Sportdifferenzial

Die einzigartige Kombination aus innovativen Fahrwerkkomponenten ermöglicht es dem Flaggschiff die gesamte Bandbreite darzustellen – vom samtigen Abrollen einer Luxuslimousine bis hin zum dynamisch-straften Handling eines Sportwagens.

Serienmäßig kommt im neuen S8** das vorausschauende Aktivfahrwerk zum Einsatz. Das Hightech-System, das mit der Luftfederung zusammenarbeitet, kann jedes Rad über elektromechanische Aktoren separat hoch ziehen oder nach unten drücken. Das macht es zum ersten Mal möglich, die Lage der Karosserie in jeder Fahrsituation aktiv zu regeln und dadurch das Wanken oder Eintauchen beim Beschleunigen oder Bremsen stark zu reduzieren. Dank der Frontkamera, die größere Unebenheiten erkennt, erfolgt die Regelung vorausschauend. Der neue Audi S8** ist wahlweise hochkomfortable Luxuslimousine oder echter Dynamiker – ganz, wie es der Fahrer einstellt: Das System Audi drive select hält dafür fünf Modi bereit. Neu ist dabei der Modus „comfort +“. Hier wird selbst die Kurvenfahrt zum Komfort-Erlebnis: In den Kurven neigt sich die Karosserie um bis zu 3 Grad nach innen und reduziert dadurch die Querbeschleunigung, die auf die Insassen wirkt. Im Modus „dynamic“ lenkt der S8** präzise ein, bei schneller Kurvenfahrt betragen die maximalen Wankwinkel nur etwa 2,5 Grad. Beim Normalfahrwerk sind es zirka 5 Grad. Die situationsgerechte Verteilung der Wankmomente erlaubt ein neutrales oder sogar minimal übersteuerndes Eigenlenkverhalten. Selbst wenn der S8** steht, kann die Lage seiner Karosserie verändert werden: Bei Betätigung des Türgriffs hebt sie sich schnell um bis zu 50 mm an – das macht den Einstieg in das Auto noch einfacher und bequemer.

Die Grenzen des physikalisch Möglichen werden im Audi S8** durch die Dynamik-Allradlenkung neu ausgelotet. Sie erlaubt es, die Lenkwinkel an Vorder- und Hinterachse unabhängig einzustellen. Damit vereint sie eine direkte, sportliche Lenkansprache bei niedrigem und mittlerem Tempo mit souveräner Fahrstabilität auf der Autobahn und kompaktem Wendekreis – und löst so einen alten Zielkonflikt auf. Das Sportdifferenzial verschiebt die Momente bei schneller Kurvenfahrt aktiv zwischen den Hinterrädern. Beim Einlenken oder Beschleunigen in der Kurve werden sie überwiegend zum kurvenäußeren Rad gelenkt. So wird das Auto förmlich in die Kurve hineingedrückt und schon im Ansatz einer Neigung zum Untersteuern entgegengewirkt. Im Fall von Übersteuern verlagert das Sportdifferenzial an der Hinterachse das Antriebsmoment zum kurveninneren Rad und stabilisiert so den S8**. Die Dynamik-Allradlenkung und das Sportdifferenzial sind ebenso wie das vorausschauende Aktivfahrwerk serienmäßig an Bord. Das Zusammenspiel dieser Systeme ist einzigartig im Wettbewerb und sorgt für eine souverän-sportliche Fahrdynamik in allen Situationen. Auf Wunsch erhält der Kunde High-Performance-Bremsscheiben aus Kohlefaser-Keramik. Ihr Durchmesser beträgt 420 Millimeter an der Vorderachse und 370 Millimeter an der Hinterachse. Die Keramikbrems-scheiben sind innenbelüftet und verschleißarm. Einschließlich der Bremssättel ist die Keramikbremsanlage zudem 9,6 Kilogramm leichter als die Serienbremsanlage mit Bremsscheiben aus Grauguss. Die vorderen Sättel haben je zehn Bremskolben.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Sportliche Eleganz auf den Punkt inszeniert: das Design

Beim neuen Audi S8** gewinnt das progressive, fließend-elegante Exterieurdesign der Baureihe neue Akzente. Markante Designelemente im Interieur und Exterieur schärfen gezielt den sportlichen Charakter. Für die 5,18 Meter lange Sportlimousine sind Räder mit bis zu 21 Zoll Durchmesser verfügbar. Details an Frontstoßfänger, Seitenschwellern und Außen-spiegelgehäusen sowie die zwei S-typischen ovalen Doppelendrohre der Abgasanlage betonen den sportlich-progressiven Charakter des Autos. Zudem kann optional das „Optikpaket schwarz“ gewählt werden: Hier sind alle Chromumfänge – bis auf die Endrohrblenden – in schwarz hochglänzend ausgeführt. Beim großzügig geschnittenen Innenraum, der die entspannte Atmosphäre einer luxuriösen Lounge vermittelt, können die Kunden aus neun hochwertigen Farb- und Designwelten aussuchen, darunter die Audi design selection pastellsilber. Hier besteht die obere Dekorleiste – neu und exklusiv im Audi S8** verfügbar – aus „Carbon Vektor“ und besticht durch besondere 3D-Tiefenwirkung. Direkt darunter schließt sich eine Dekorleiste aus dunklem gebürstetem mattem Aluminium an. Beim Licht reicht das Angebot bis zu den HD Matrix LED-Scheinwerfern mit Audi Laserlicht und OLED-Heckleuchten. In den großen Märkten China, USA, Kanada und Südkorea wird der Audi S8** erstmalig und ausschließlich mit langem Radstand angeboten. Der Zuwachs in der Fahrzeuglänge und -höhe bedeutet für die Insassen ein deutliches Plus an Komfort durch erhöhte Kopf- sowie Beinfreiheit.

Progressiv und hochmodern: die Ausstattung

Der neue Audi S8** spiegelt in allen Details seinen Charakter als sportliches Luxusmodell wider. Ein besonderes Highlight sind die serienmäßigen Komfort-Individualkontursitze in Sportoptik. Sie verfügen über eine vielseitige elektrische Einstellung, pneumatisch justierbare Wangen und eine jeweils dreistufige Heizung. Hinzu kommen, optional, Belüftungs- und Massagefunktionen. Kunden können zwischen den Top-Lederqualitäten Valcona und Unikat wählen. Auch die Fondsitze bieten zahlreichen Features für exzellenten Komfort und sorgen im Audi S8** für eine First-Class-Atmosphäre.

Die 38 Fahrerassistenzsysteme, die Audi für den neuen S8** liefert, sind in die Pakete „Stadt“ und „Tour“ aufgeteilt. Aus dem umfangreichen Portfolio der Assistenzsysteme ragt der adaptive Fahrassistent heraus – das zentrale System im Paket „Tour“. Der adaptive Fahrassistent bringt die Funktionen der adaptive cruise control, des Stauassistenten und der Spurführung zusammen. Im Zusammenspiel mit dem prädiktiven Effizienzassistenten verzögert und beschleunigt der adaptive Fahrassistent den Audi S8** vorausschauend. Im Assistenzpaket „Stadt“ vervollständigt Audi pre sense side die Systeme pre sense front und pre sense rear zu Audi pre sense 360°: Detektiert das System einen drohenden Seitenaufprall, kann es in Verbindung mit dem vorausschauenden Aktivfahrwerk die Karosserie blitzschnell um bis zu 80 Millimeter anheben. Dadurch wird der Schweller in eine bessere Position gebracht, um die Aufprallenergie abzubauen. Das reduziert mögliche Unfallfolgen für die Insassen.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Das Gehirn hinter den Fahrerassistenzsystemen im neuen S8** ist eine Hochleistungs-Recheneinheit, das zentrale Fahrerassistenzsteuergerät (zFAS). Es erstellt anhand der Daten, die die Sensoren liefern, permanent ein differenziertes Modell der Fahrzeugumgebung. In Vollausrüstung sind fünf Radarsensoren, sechs Kameras, zwölf Ultraschallsensoren und ein Laserscanner an Bord.

Digital und intelligent: Bedienung und Vernetzung

Der neue Audi S8** bietet ein progressives Technologieerlebnis mit neuen Digital Services und State-of-the-art Vernetzung. Das MMI touch response-Bedienkonzept ist volldigital, der Fahrer steuert nahezu alle Funktionen über zwei große Displays. Alternativ kann er die natürlich-sprachliche Steuerung nutzen, bei der er seine Fragen und Kommandos fast völlig frei formulieren kann. Die Antworten kommen entweder aus den onboard abgelegten Informationen oder aus der Cloud. Auf Wunsch ist auch Amazons cloudbasierter Sprachdienst Alexa an Bord. Alle fahrrelevanten Anzeigen erscheinen im Audi virtual cockpit, das sich in zwei Ansichten umschalten lässt: Während Drehzahlmesser und Tachometer im Fahrmodus als große Rundinstrumente dargestellt sind, rückt der Infotainment-Modus die Karte ins Zentrum. Beide Ansichten erscheinen S-spezifisch mit roten Grafik-Details. Zusätzlich lässt sich im MMI für das Audi virtual cockpit ein spezielles „S-Performance“-Layout wählen, bei dem der Drehzahlmesser als eckige Grafik im Mittelpunkt steht und Leistung sowie Drehmoment als Prozentangaben erscheinen. Auf Wunsch projiziert ein Head-up-Display wichtige Informationen auf die Windschutzscheibe.

Als Infotainment- und Medienzentrale dient im neuen S8** die MMI Navigation plus. Das breite Angebot von Audi connect umfasst neben der Integration des Sprachdiensts Amazon Alexa auch mehrere Car-to-X-Dienste, die die Schwarmintelligenz der Audi-Flotte nutzen. Neu hinzu kommen „Ampelinformationen“, die Audi sukzessive in ausgewählten europäischen Städten anbietet. Durch die Vernetzung mit der Infrastruktur der Stadt empfängt das Auto über einen Server Informationen vom Ampel-Zentralrechner, so dass der Fahrer sein Tempo passend zur nächsten Grünphase wählen kann. Im Audi virtual cockpit erscheinen eine individuelle Geschwindigkeitsempfehlung sowie die verbleibende Zeit bis zur nächsten Grünphase, wenn der Fahrer bereits an einer roten Ampel wartet. Damit trägt das System zu einer vorausschauenden, effizienten Fahrweise bei und begünstigt einen steten Verkehrsfluss. Die Dienste „Online Verkehrszeicheninformationen“, „Gefahreninformationen“ und „On-Street Parking“ runden das Angebot an Car-to-X Diensten ab. Die myAudi-App vernetzt das Auto mit dem Smartphone des Kunden und ermöglicht es komfortabel von der Couch aus Ziele an das Fahrzeug zu senden. Das Audi smartphone interface bringt Android Auto sowie kabellos Apple Car Play an Bord. Highend-Bausteine wie das Bang & Olufsen Advanced Sound System mit 3D-Klang und die Audi phone box komplettieren das Infotainment-Programm im neuen S8**.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Die Fakten

Der neue Audi S8

Antrieb

- 4.0 V8-TFSI Biturbo mit Aluminium-Kurbelgehäuse mit eisenbeschichteten Laufbahnen
- Leistungsdaten: 571 PS / 420 KW, 800 Nm Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,4 – 11,3*; CO₂-Emissionen kombiniert g/km: 260 – 258*)
- Pro Zylinderbank eine Hochdruck-Einspritzpumpe bis 250 bar und ein Twinscroll-Turbolader
- [Mild-Hybrid-System MHEV](#) und 48 Volt-Hauptbordnetz; erlaubt Segeln mit ausgeschaltetem Motor und schnellem Wiederstart sowie erweitertem Start-Stopp-Bereich
- System [cylinder on demand](#) zur zeitweiligen Abschaltung von vier der acht Zylinder
- [Achtstufen-tiptronic](#) und [permanenter Allradantrieb quattro](#)
- Abgasanlage mit motornahen Katalysatoren, Ottopartikelfilter und elektrischer Soundklappe

Fahrdynamik

- Drei serienmäßige Systeme an Bord für eine breite Spreizung zwischen Komfort, Sportlichkeit und herausragender Fahrdynamik, Einstellung über [Audi drive select](#) (Neu: „comfort +“-Modus):
 - [Vorausschauendes Aktivfahrwerk](#) zur exakten Regelung der Karosserie in jeder Situation über elektromechanische Aktoren an allen vier Rädern
 - [Dynamik-Allradlenkung](#) für hohe Agilität bei langsamem und mittlerem Tempo und souveräne Stabilität auf Schnellstraßen
 - [Sportdifferenzial](#) zum Verschieben der Antriebsmomente zwischen den Hinterrädern für begeisternde Fahrdynamik
- Auf Kundenwunsch: High-Performance-Bremsscheiben aus Kohlefaser-Keramik, an der Vorderachse mit Durchmesser 420 Millimeter, an der Hinterachse 370 Millimeter, Die Keramikbremsanlage ist einschließlich der Bremssättel 9,6 Kilogramm leichter als die konventionelle Bremsanlage mit Bremsscheiben aus Grauguß



Design

- Exterieur mit Designdetails an Singleframe, Stoßfänger, Außenspiegeln, Schwellern und Heck; Abgasanlage mit zwei S-typischen ovalen Doppelendrohren; optional verfügbares „Optikpaket schwarz“
- Leichtmetallräder von Audi oder der Audi Sport GmbH im Format 20 (Serie) und 21 Zoll (Option)
- Auf Wunsch [HD Matrix LED-Scheinwerfer](#) mit [Audi Laserlicht](#) sowie [OLED-Heckleuchten](#)
- Großzügiger, ruhig gestalteter Innenraum mit Lounge-Charakter
- Neun Farb- und Designwelten lieferbar, darunter Audi design selection pastellsilber
- Neue exklusive Dekoreinlage „Carbon Vektor“ mit besonderer 3D-Tiefenwirkung
- Manufakturcharakter: Komfort-Individualkontursitze in Sportoptik, Bezüge in den Top-Lederqualitäten Valcona und Unikat, Bezug rautenförmig abgesteppt mit quadratischer Perforierung
- Erstmals wird der S8** in China, USA, Kanada und Südkorea ausschließlich mit langem Radstand angeboten

Bediensystem und Vernetzung

- Digitales [MMI touch response](#)-Bedienkonzept mit zwei Displays, dazu natürlich-sprachliche Steuerung, Multifunktionslenkrad, auf Wunsch [Head-up-Display](#)
- [Audi virtual cockpit](#) mit S-spezifischen Display-Grafiken
- Intelligente Navigationsfunktionen, [Audi connect](#) mit [Car-to-X](#)-Diensten wie On-Street-Parking und Ampelinformationen für ausgewählte europäische Städte
- [Audi smartphone interface](#) bringt Android Auto sowie kabellos Apple Car Play an Bord
- Auf Wunsch [Bang & Olufsen Advanced Sound System mit 3D-Klang](#) auch für den Fond

Fahrerassistenzsysteme

- 38 Assistenzsysteme lieferbar, darunter [adaptiver Fahrassistent](#), [Effizienzassistent](#) und [Audi pre sense 360°](#), das in Zusammenarbeit mit dem Aktivfahrwerk vor einem Seitencrash die Karosserie anhebt
- Sensor-Set in Volllausstattung mit fünf Radarsensoren, sechs Kameras, zwölf Ultraschallsensoren und einem [Laserscanner](#)



Das Auto im Detail

Der neue Audi S8: Begeisternde Performance in der Luxusklasse

Der S8 ist das sportliche Topmodell in der Oberklasse von Audi. Über den progressiven Luxus hinaus besticht er als dynamischer Athlet mit innovativen Fahrwerkssystemen und schärft damit seinen Ruf als Referenz für Vorsprung durch Technik. Sein 4.0 TFSI, ein Achtzylinder mit Biturbo-Aufladung, leistet 420 kW (571 PS) und liefert opulente 800 Nm Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,4 – 11,3*; CO₂-Emissionen kombiniert g/km: 260 – 258*). Das neue vorausschauende Aktivfahrwerk, die Dynamik-Allradlenkung und der quattro-Antrieb mit Sportdifferenzial garantieren sportlich-straftes Handling oder Top-Komfort, ganz nach dem Wunsch des Fahrers. Markante Designdetails verleihen dem S8** sportliche Eleganz – auf den Punkt in Szene gesetzt.**

Der Antrieb

420 kW (571 PS), 800 Nm Drehmoment zwischen 2.000 und 4.500 1/min (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,4 – 11,3*; CO₂-Emissionen kombiniert g/km: 260 – 258*) – der Vierliter-V8 mit seiner Biturbo-Aufladung liefert geballte Power, beeindruckende Kraftentfaltung und begeisternde Performance. Seine spezifische Leistung beträgt 142,9 PS pro Liter Hubraum, jedes PS hat nur circa 4 Kilogramm Leergewicht zu bewegen. Imponierend auch das spezifische Drehmoment: Für jedes Kilogramm Gewicht stehen 2,855 Nm für den dynamischen Antritt bereit. Bei 250 km/h ist der Vortrieb elektronisch begrenzt. Damit bietet das Hochleistungsaggregat nicht nur ein Maximum an Laufruhe, sondern auch die Gewissheit, in jeder Situation die nötige Performance abrufen zu können. Der V8 weist einen klassischen Bankwinkel von 90 Grad und einen Hubraum von 3.996 cm³ auf (Bohrung x Hub 86,0 x 86,0 Millimeter). Sein Kurbelgehäuse ist aus Aluminium gegossen und wiegt lediglich 39,1 Kilogramm. Eine vollvariabel arbeitende Pumpe treibt den Ölkreislauf an, der in separate Galerien für den Motorblock und die Zylinderköpfe aufgeteilt ist. Dieses innovative Layout garantiert eine sichere Ölversorgung auch bei extremen Quer- und Längsbeschleunigungen.

Der Ventiltrieb läuft über Ketten, die ihren Antrieb über eine Zwischenwelle von der Kurbelwelle erhalten. Der Motor wartet in allen Bereichen mit geballtem Hightech auf. Um die Zylinder in jeder Betriebssituation stets optimal zu füllen, lassen sich Ein- und Auslassnockenwellen um je 50 Grad verstellen. Jede Zylinderbank wird von einer eigenen Pumpe, die bis zu 250 bar Druck aufbaut, mit Kraftstoff gespeist. Die zentral im Brennraum platzierten Injektoren sprühen den Kraftstoff aus sieben Löchern, wobei sie für unterschiedliche Anforderungen – vom Kaltstart bis zur Volllast – speziellen Einspritzstrategien folgen.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Drucksache: die beiden Twincroll-Turbolader

Das immense Drehmoment, das der 4.0 TFSI schon bei niedrigen Drehzahlen aufbaut, ist den beiden Twincroll-Turboladern zu verdanken. Jeder Turbo versorgt mit einem relativen Ladedruck von 1,8 bar eine Zylinderbank. In den Zylinderköpfen liegt die Ansaugseite außen und die Abgasseite innen. Die beiden Turbos sind dementsprechend nahe den Auslassventilen im Innen-V des Motors untergebracht, die Ladeluftkühler vor dem Aggregat. Die Vor- und Hauptkatalysatoren befinden sich sehr nah am Motor, so dass sie nach dem Start rasch auf Betriebstemperatur kommen. Der neue Audi S8** verfügt über zwei Ottopartikelfilter und ist nach der neuesten Abgasnorm EU6DG zertifiziert.

Effizient und komfortabel: das Mild-Hybrid-System

Der 4.0 TFSI bringt Emotion, Performance und Effizienz perfekt zusammen. Sein [Mild-Hybrid-System \(MHEV\)](#), das auf dem 48 Volt-Hauptbordnetz des neuen S8** basiert, kann den Kraftstoffverbrauch um bis zu 0,8 Liter pro 100 Kilometer verringern – zugleich steigert es den Fahrkomfort. Das Herzstück des MHEV-Systems ist ein Riemen-Starter-Generator (RSG), der mit der Kurbelwelle verbunden ist. Beim Verzögern kann er bis zu 8 kW Leistung rekuperieren. Diese elektrische Energie wird im zusätzlichen Lithium-Ionen-Akku gespeichert und von dort dynamisch wieder an die elektrischen Verbraucher im Bordnetz abgegeben. Die Lithium-Ionen-Batterie ist im Gepäckraum unter dem Ladeboden des S8** platziert und hat einen Energieinhalt von 0,47 kWh.

Wenn der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 und 160 km/h vom Gas geht, wählt das Antriebsmanagement je nach Fahrsituation und Einstellung bei [Audi drive select](#) eine von drei Lösungen: Der neue Audi S8** kann rekuperieren, im Leerlauf rollen oder 40 Sekunden lang mit ausgeschaltetem Motor segeln. Beim Beschleunigen startet der RSG den Motor wieder – je nach Situation besonders schnell oder sehr harmonisch. Die MHEV-Technologie erlaubt den Start-Stopp-Betrieb schon ab 22 km/h. Aus dem Stand heraus startet der Motor auch bei getretener Bremse, sobald sich das Fahrzeug vor dem Audi S8** in Bewegung setzt. Ein weiterer Effizienz-Baustein ist das System [cylinder on demand](#), also das Abschalten von einzelnen Zylindern in Betriebssituationen mit geringer Lastanforderung. Es ist in der Lage, den realen Verbrauch um mehrere Zehntelliter pro 100 Kilometer zu senken.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Audi S8	4.0 TFSI
Hubraum in cm ³	3.996
max. Leistung in kW (PS) bei /min	420 (571) bei 6.000
max. Drehmoment in Nm bei /min	800 von 2.000 - 4.500
Höchstgeschwindigkeit in km/h	250
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	3,8 s
Antrieb	quattro-Antrieb
Getriebe	Achtstufen-tiptronic

Hochemotional: der Sound

Mit seiner ungewöhnlichen Zündfolge 1-3-7-2-6-5-4-8 entwickelt der 4.0 TFSI einen hochkultivierten und zugleich sportlich-voluminösen Sound. Die zweiflutige Abgasanlage mündet – typisch S-Modell – in je zwei ovalen Endrohren links und rechts. Der Fahrer beeinflusst sie über das System Audi drive select. Im Profil „dynamic“ öffnet die elektrische Klappe, die vor dem linken Nebenschalldämpfer sitzt, und der Klang wird noch voller und imposanter. Damit der Motorsound stets hoch emotional bleibt, hat der Audi S8** das [Active Noise Cancellation System](#) serienmäßig an Bord.

Schnell und präzise: die Achtstufen-tiptronic

Die Kraftübertragung im neuen Audi S8** erfolgt über eine [Achtstufen-tiptronic](#). Die Wandlerautomatik wechselt die Gänge schnell und fast unmerklich und besticht durch einen hohen Wirkungsgrad. Der Fahrer kann sie in den Modi E, D und S automatisch arbeiten lassen oder selbst eingreifen, wobei die Übertragung der Wählhebel-Kommandos rein elektrisch erfolgt. Die überarbeitete Getriebesteuerung erkennt Stopp-and-Go-Verkehr und vermeidet in diesen Situationen unnötige Schaltvorgänge.

Für das Zusammenspiel mit der MHEV-Technologie hat die tiptronic einige Modifikationen erhalten. Wenn der neue S8** segelt oder im Leerlauf rollt, öffnet eine Kupplung im Zentralgetriebe und unterbricht den Kraftschluss. Eine elektrische Ölpumpe ermöglicht es, beim Segeln den Gang einzulegen, der beim Wiederstart benötigt wird. An den so genannten Lamellenbremsen in den Zahnradsätzen trennen schmale Federn die Lamellen voneinander und verringern dadurch die Schleppmomente.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Die Fahrdynamik

Herausragende Fahrdynamik bietet der Audi S8** ab Werk – mit einem serienmäßigen Paket an Top-Technologien: [vorausschauendes Aktivfahrwerk](#), [Dynamik-Allradlenkung](#) und [quattro mit Sportdifferenzial](#). Diese einzigartige Kombination verleiht dem Fahrerlebnis eine Bandbreite, wie es sie noch nie gab. Die Charakteristik reicht vom samtigen Abrollen einer klassischen Luxuslimousine bis hin zum dynamisch-straften Handling eines Sportwagens.

Ein neues Technikkapitel: das vorausschauende Aktivfahrwerk

Mit dem [vorausschauenden Aktivfahrwerk](#) schreibt die Marke mit den Vier Ringen ein neues Kapitel in der Geschichte der Fahrwerkstechnologie. Das Hightech-System arbeitet mit der Luftfederung samt geregelter Dämpfung zusammen und beeinflusst in besonderer Weise die Fahrdynamik. Das Aktivfahrwerk kann jedes Rad des neuen S8** an jeder Stelle des Federwegs hochziehen oder nach unten drücken. Das macht es zum ersten Mal überhaupt möglich, die Lage der Karosserie in jeder Fahrsituation aktiv zu regeln. Bei dynamischer Fahrweise lenkt die Limousine präzise ein, die Aufbaubewegungen sind stark reduziert, fast ohne Wanken oder Eintauchen beim Beschleunigen oder Bremsen. Wählt der Fahrer hingegen über Audi drive select den Modus „comfort +“, so gleitet der neue Audi S8** im Stil einer klassischen Luxuslimousine weich über Unebenheiten jeder Art hinweg.

Selbst das Fahren durch langgezogene Kurven auf Landstraße und Autobahn wird zum Komfort-Erlebnis: Dank der neuen „Kurvenneigefunktion“ neigt sich die Karosserie um bis zu 3 Grad nach innen und reduziert dadurch die Kräfte, die auf die Insassen wirken. Den größten spürbaren Komfort ermöglicht das System bei Geschwindigkeiten zwischen 80 und 130 km/h und einer Querschleunigung bis 0,4g. Im Drive-select-Modus „dynamic“ lenkt der S8** präzise ein, bei schneller Kurvenfahrt betragen die maximalen Wankwinkel nur etwa 2,5 Grad – beim Normalfahrwerk sind es zirka 5 Grad. Die situationsgerechte Verteilung der Wankmomente erlaubt ein neutrales oder sogar minimal übersteuerndes Eigenlenkverhalten. Dadurch wirkt der S8** überaus sicher, leicht steuerbar und fährt damit präzise wie auf Schienen um die Kurven. Auch bei Geradeausfahrt im Modus „comfort +“ kann das vorausschauende Aktivfahrwerk die Kräfte verringern, die auf den menschlichen Körper einwirken: Beim starken Beschleunigen oder bei Bremsungen bis in mittlere Bereiche gleicht es die Nickbewegungen der Karosserie aus. Die leichte Überkompensation, die es dabei leistet, sorgt dafür, dass die Passagiere beim Bremsen ganz sanft in den Sitz gedrückt werden.

Eine weitere neue Funktion, die das vorausschauende Aktivfahrwerk mitbringt, ist der „Komfortestieg“. Dabei hebt sich die Karosserie beim Öffnen der Türen schnell um bis zu 50 mm an – für ein noch bequemeres Ein- und Aussteigen.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



An jedem Rad des neuen Audi S8** sitzt auf der Radaufhängung eine kleine E-Maschine, die vom 48 Volt-Hauptbordnetz versorgt wird. Ein Riementrieb und ein kompaktes Wellgetriebe übersetzen ihr Moment 200-fach auf 1.100 Nm und leiten sie auf ein Drehrohr aus Stahl. Es ist fest mit einem vorgespannten Titanstab verbunden, der in seinem Inneren liegt. Der Stab ist mehr als 40 Zentimeter lang, etwa 22 Millimeter dick und lässt sich trotz seiner hohen Festigkeit um mehr als 20 Grad verdrehen. Vom Ende des Drehstabs aus gelangt die Kraft über einen Hebel und eine Koppelstange auf das Fahrwerk. An der Vorderachse wirkt sie auf das Federbein, an der Hinterachse auf den Querlenker. Immer wenn die Fahrphysik den Aufbau auf das Rad zu drücken versucht, wirkt das vorausschauende Aktivfahrwerk entgegen.

Seine Informationen bezieht es im Fünf-Millisekunden-Takt von der [Elektronischen Fahrwerkplattform \(EFP\)](#) – zwei Leistungselektroniken bereiten sie für die Elektromotoren auf. Bei der EFP handelt es sich um das zentrale Fahrwerks-Steuergerät, das auch die Dynamik-Allradlenkung, das Sportdifferenzial, die geregelte Dämpfung und die Luftfederung managt. Aus den fahrrelevanten Daten, die es über verschiedene Sensoren erfasst, errechnet es die optimale Arbeitsweise dieser Systeme und stimmt sie blitzschnell und präzise aufeinander ab. Die EFP nutzt ihrerseits die Bilder der Bordkamera, um signifikante Unebenheiten auf der Straße zu erkennen. Der Vorausschaubereich erstreckt sich auf etwa 15 Meter. Bei schlechten Sichtverhältnissen, Schnee oder bei besonders hohen Geschwindigkeiten arbeitet das System ohne Vorausschau.

Droht ein Seitenaufprall mit mehr als 25 km/h, hebt das vorausschauende Aktivfahrwerk in Kombination mit dem Sicherheitssystem „pre sense 360°“ die Karosserie auf der crash-zugewandten Seite blitzschnell um bis zu 80 Millimeter an. Dadurch trifft der Unfallgegner die Limousine in einer tieferen, noch widerstandsfähigeren Zone. 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 so um bis zu 50 Prozent niedriger ausfallen als bei einem Seitencrash ohne Fahrwerksanhebung.

Lotet Grenzen neu aus: die Dynamik-Allradlenkung

Der perfekte Partner des vorausschauenden Aktivfahrwerks ist die [Dynamik-Allradlenkung](#). Sie erlaubt es, die Lenkwinkel an Vorder- und Hinterachse unabhängig voneinander einzustellen. Das System liefert in Verbindung mit dem Aktivfahrwerk ein fast verzögerungsfreies Ansprechverhalten der Lenkung mit souveräner Stabilität und vermittelt dem Fahrer stets ein intensives, fein differenziertes Feedback von der Straße.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



An der Vorderachse des neuen Audi S8** arbeitet eine [Dynamiklenkung](#), deren Wellgetriebe seine Übersetzung je nach Fahrsituation und -geschwindigkeit ändert – mit steigendem Tempo wird sie immer indirekter. Die Hinterräder werden von einem elektrischen Spindeltrieb über zwei Spurstangen eingeschlagen, was das Rangieren und das Lenken in engen Kurven stark erleichtert und den Wendekreis um etwa einen Meter verkleinert. Bei mittlerem und höherem Tempo lenken die Hinterräder bis zu 1,5 Grad gleichsinnig zu den Vorderrädern. Durch dieses Mitlenken liegt der neue Audi S8** selbst bei abruptem Spurwechsel oder Ausweichmanövern stabil und souverän auf der Straße.

Durch die Zusammenarbeit beider Lenksysteme variiert die Gesamt-Lenkübersetzung im Bereich von 9,5 bis 17,0. Über Audi drive select kann der Fahrer die Übersetzung und die Charakteristik der Dynamik-Allradlenkung in drei Stufen einstellen.

Aktives Torque Vectoring: das Sportdifferenzial

Ebenfalls serienmäßig im neuen Audi S8** ist das [Sportdifferenzial](#). Es sorgt für begeisternde Fahrdynamik in allen Situationen und ist ein Bestandteil des permanenten Allradantriebs quattro. Bei dynamischer Kurvenfahrt verschiebt es die Antriebsmomente je nach Bedarf zwischen den Rädern der Hinterachse – ein aktives Torque Vectoring zugunsten der Traktion, Dynamik und Stabilität. Dafür integriert es auf jeder Seite eine Übersetzungsstufe, die über eine elektrohydraulische Lamellenkupplung zugeschaltet wird.

Beim Einlenken oder Beschleunigen in der Kurve werden die Momente überwiegend zum kurvenäußeren Rad gelenkt. Das Auto wird förmlich in die Kurve hineingedreht und so der Untersteuer-Neigung bereits im Ansatz entgegengewirkt. Im Fall von Übersteuern stabilisiert das Sportdifferenzial den neuen S8**, indem es die Momente zum kurveninneren Rad verlagert. Die radselektive Momentensteuerung wirkt über die Radbremsen und rundet die Arbeit des Sportdifferenzials ab – durch leichte Bremsengriffe am entlasteten kurveninneren Vorderachsrads. Dies sorgt bei schneller Kurvenfahrt für ein annähernd perfektes Einlenkverhalten des Audi S8**.

Serie im neuen Audi S8** ist auch das Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#). Mit ihm kann der Fahrer festlegen, auf welche Weise Systeme wie das Sportdifferenzial, das vorausschauende Aktivfahrwerk samt adaptive air suspension, die Dynamik-Allradlenkung, der Motor und die Achtstufen-tiptronic arbeiten sollen. Fünf Modi stehen bei Audi drive select zur Wahl: comfort + (neu), auto, dynamic, efficiency und individual.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Das Design

Schon auf den ersten Blick offenbart der neue Audi S8** eine sportliche Eleganz und starke Präsenz. Mit spezifischen Designelementen wird sein athletischer Charakter auf den Punkt in Szene gesetzt. Die Front mit dem breiten, aufrechtstehenden Singleframe-Grill, der fließend-muskulöse Körperbau mit der flachen Dachkuppel und die leicht nach vorn geneigte Heckpartie mit dem durchgehenden Leuchtenband visualisieren den progressiven Charakter. Hochwertige Details im Interieur und Exterieur strahlen Prestige und Handwerkskunst aus.

Unter dem Singleframe verläuft eine Aluminiumleiste, die sich auch über die Flanken und das Heck zieht. Kräftige Konturen fassen die Lufteinlässe ein, Wabengitter und ein vertikales Blade strukturieren ihr Inneres. Die markant gestalteten Seitenschweller sind zu den Rädern hin breiter ausgeformt als beim A8 und sorgen für eine sportliche Präsenz. Der skulptural designte Heckstoßfänger birgt einen Rautengitter-Einsatz und einen klar abgesetzten Diffusor. Ebenso wie das Kühlerschutzgitter und die Gitter der Lufteinlässe ist er in Titanschwarz matt gehalten. Kunden, die ihren Audi S8** noch stärker individualisieren wollen, können das „Optikpaket schwarz“ bestellen. Anbauteile wie die umlaufende Leiste und die Fensterschachtleisten tragen hier hochglänzendes schwarz. Die Bremssättel hinter den 20 Zoll-Rädern sind ebenfalls schwarz gehalten. Der neue S8** verfügt serienmäßig über 20 Zoll-Leichtmetallräder mit Reifen im Format 265/40. Auf Wunsch liefern Audi und die Audi Sport GmbH weitere 20- und 21 Zoll-Räder, letztere mit Reifen der Dimension 265/35.

Neben den großen Rädern fallen die klassischen S-Designlösungen ins Auge – die Doppellamellen im Singleframe, die Außenspiegelgehäuse in Aluminiumoptik und die vier ovalen Abgas-Endrohre. Für eine noch sportlichere Optik sind die Bremssättel auf Wunsch auch in roter Lackierung verfügbar. Der Lackfächer für den S8** hält standardmäßig zwölf Töne bereit, unter anderem den beliebten Ton Daytonagrau Perleffekt. Eine spezielle Alternative ist die Individuallackierung nach dem Geschmack des Kunden im Programm Audi exclusive.

138 LEDs und ein Laserspot: das Licht

Mit ihrem feinen Spiel von Metall-Lamellen und Chromlinien wirken auch die Scheinwerfer des neuen Audi S8** wie technische Kunstwerke. An der Spitze des Programms stehen [die HD Matrix LED-Scheinwerfer](#) mit [Audi Laserlicht](#). Jeder Scheinwerfer integriert 138 Leuchtdioden, darunter 32 kleine, einzeln regelbare LEDs, die in einem gemeinsamen Gehäuse sitzen und das Fernlicht abstrahlen. Das Abblendlicht wird ebenfalls variabel gesteuert. Der Laserspot gibt sich durch eine X-förmige Blende und ein blaues „Ambientelicht“ zu erkennen. Er wird ab 70 km/h Geschwindigkeit aktiv und verdoppelt die Reichweite des Fernlichts. Zusammen mit den HD Matrix LED-Scheinwerfern liefert Audi die [OLED-Heckleuchten](#), die ein homogenes Licht abstrahlen. Wenn der Fahrer den S8** per Funkschlüssel entriegelt, läuft an Front und Heck eine dynamische Licht-Inszenierung ab.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Sportlich, hochwertig und reduziert auf das Wesentliche: der Innenraum

Der Innenraum ist gegenüber dem Vorgängermodell um 32 Millimeter gewachsen. Er empfängt Fahrer und Beifahrer wie eine großzügige, luftig geschnittene Lounge. Sein Design wirkt auf progressive Weise clean und reduziert, die Architektur ist strikt horizontal ausgelegt. Das serienmäßige Kontur-/Ambientelichtpaket verleiht den Oberflächen mit seiner indirekten Flächenbeleuchtung eine stimmungsvolle Anmutung. Die Einstiegsleisten vorn tragen eine Raute mit dem S-Logo und sind beleuchtet. Zugleich zeichnen Lichtleiter die prägnanten Designlinien des Innenraums elegant nach.

Neun Farb- und Designwelten stehen zur Wahl, an der Spitze rangiert die Audi design selection pastellsilber. In diesem Farbton gestaltet sind die Sitzbezüge, der Alcantara-Dachhimmel, der untere Bereich der Instrumententafel, die Armauflagen in den Türen und die Mittelkonsole. Die Kontrastnähte und Biesen an den Sitzen, die obere Zone der Instrumententafel, die Mittelkonsole und der Teppichboden sind in Granitgrau gehalten. Zur Wahl stehen eine Vielzahl von Dekorleisten aus Edelholz, die offenporig sind und somit eine natürliche Haptik bieten. Exklusiv für den Audi S8** ist die (serienmäßige) obere Dekorleiste „Carbon Vektor“ entstanden, die durch ihre besondere 3D-Tiefenwirkung besticht. Alternativ gibt es die obere Dekorleiste zum Beispiel aus glänzendem Klavierlack. Dunkles gebürstetes mattes Aluminium verleiht dem Interieur eine elegante Sportlichkeit und schließt direkt an die obere Dekorleiste an. Der Gangwahlhebel beinhaltet Carbon-Applikationen. Erweiterte Aluminiumumfänge und Bedientaster in Glasoptik verkörpern zusätzlich Sportlichkeit und Prestige im Interieur. Pedalerie und Fußstütze sind aus Edelstahl, die Engine-Start-Stopp-Taste ist mit einem roten Ring versehen. Das S-spezifische Doppelspeichenlenkrad mit Schaltwippen trägt eine Raute mit dem S-Logo sowie eine elegante Chromspange.

Der neue Audi S8** offenbart in allen Details den Charakter eines sportlich-exklusiven Topmodells. Zum Serienumfang gehören etwa die Komfort-Individualkontursitze mit optisch integrierten und elektrisch höhenverstellbaren Kopfstützen sowie ausgeprägten Lehnenseitenwangen. Dazu gibt es eine jeweils dreistufige Heizung, optional auch Belüftung sowie mehrere Massagefunktionen – einstellbar in sieben Programmen und drei Intensitäten. Angesteuert werden in den Lehnen je 16 Luftkörper vorne und 18 Luftkörper hinten.

Das Sitzkissen und die Lehne sind rautenförmig abgestept und mit quadratischen Löchern perforiert, unter den Kopfstützen sind S-Logos eingepreßt. Auch hier zeigt sich der Manufakturcharakter im Audi S8**. Bei den Bezügen können die Kunden zwischen den Top-Lederqualitäten Valcona und Unikat wählen.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Auch den Passagieren auf den Fondsitzen wird exzellenter Komfort geboten. Etwa durch Belüftung und Massage, das Wärmekomfortpaket, das Matrix LED-Leselicht, die Vierzonen-Komfortklimaautomatik mit Ionisator und Aromatisierung, das Rear Seat Entertainment und die Bedieneinheit [Rear Seat Remote](#). Damit können die Fondpassagiere viele Komfort- und Infotainmentfunktionen per Touch bedienen und diskret Telefonate führen. Das Rear Seat Remote mit seinem OLED-Display ist etwa so groß wie ein Smartphone und herausnehmbar in der hinteren Mittelarmlehne untergebracht.

Maßgeschneidert: Der Audi S8 erstmalig auch als Langversion

Die Abmessungen des Topmodells tragen zu seinem dynamischen Charakter bei: 5,18 Meter Länge, 3,00 Meter Radstand, 1,95 Meter Breite – aber nur 1,47 Meter Höhe.

In den wichtigen Märkten China, USA, Kanada und Südkorea wird der neue S8** erstmals und ausschließlich mit langem Radstand angeboten. Damit geht Audi auf die besonderen Wünsche der Kunden in diesen Märkten ein. In der S8**-Langversion kommen bei der Gesamtlänge 130 Millimeter hinzu, die Höhe wächst um 15 Millimeter. Für die Insassen bedeutet das ein deutliches Plus an Komfort durch eine erhöhte Kopf- und Beinfreiheit.

Intelligenter Materialmix

Vorder- und Hinterachse des neuen Audi S8** sind an Hilfsrahmen angelenkt und als Fünflenker-Konstruktionen aufgebaut, mit vielen Teilen aus Aluminium. Auf Wunsch erhält der Kunde innenbelüftete High-Performance-Bremsscheiben aus leichter und abriebfester Kohlefaser-Keramik – an der Vorderachse im Durchmesser von 420 Millimeter, an der Hinterachse von 370 Millimeter. Zusammen mit den Sätteln sind sie insgesamt 9,6 Kilogramm leichter als Standardbremsen aus Stahl. Diese Gewichtersparnis wirkt sich positiv auf die ungefederten Massen aus und sorgt damit für eine verbesserte Fahrdynamik. Die Sättel haben je zehn Bremskolben. Serienmäßig sind im neuen S8** Bremsscheiben mit 400 Millimeter Durchmesser verbaut, die von schwarzen Sechskolben-Festsätteln aus Aluminium angepackt werden.

Zur Dynamik des neuen S8** trägt auch die leichte Karosserie bei. Als Audi Space Frame konzipiert, setzt sie sich zu 58 Prozent aus Aluminiumteilen zusammen. Die Fahrgastzelle besteht aus warmumgeformten Stahlkomponenten, ergänzt durch eine ultrahochfeste, extrem verwindungssteife Rückwand aus CFK, also kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff. Diese trägt 33 Prozent zur Torsionssteifigkeit des Gesamtfahrzeugs bei. Eine Federbein-Domstrebe aus Magnesium komplettiert das Leichtbaukonzept. Die Steifigkeit der Karosserie ist die Grundlage für das präzise Handling, den exzellenten Fahrkomfort und die Ruhe an Bord.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Bedienung und Vernetzung

Das [MMI touch response](#)-Bedienkonzept des neuen Audi S8** ist volldigital – der Fahrer steuert fast alle Funktionen über zwei große Bildschirme. Eine zweite Bedienlogik ist die [natürlich-sprachliche Steuerung](#), sie macht den S8** zum intelligenten Dialogpartner. Über die View-Taste am Multifunktionslenkrad kann der Fahrer das Audi virtual cockpit zwischen zwei Ansichten umschalten: Während Drehzahlmesser und Tachometer im Fahrmodus als große Rundinstrumente dargestellt sind, rückt der Infotainment-Modus die Karte ins Zentrum. Beide Ansichten erscheinen S-spezifisch mit roten Grafik-Details. Zusätzlich lässt sich im MMI für das Audi virtual cockpit ein „S-Performance“-Layout wählen, bei dem der Drehzahlmesser als Grafik im Mittelpunkt steht und Leistung sowie Drehmoment als Prozentangaben erscheinen. Ist die Navigationskarte groß dargestellt, werden Drehzahl und Geschwindigkeit als kleine Balkendiagramme angezeigt. Optional gibt es zudem ein [Head-up-Display](#), das wichtige Informationen auf die Windschutzscheibe projiziert.

State-of-the-Art: Infotainment, Audi connect und neue Car-2-X Dienste

Als Highend-Medienzentrale im neuen S8** dient das Toppystem MMI Navigation plus mit einem breit gefächerten Angebot von [Audi connect](#) – dessen Car-2-X-Dienste nutzen die Schwarmintelligenz der Audi-Flotte. Neu hinzu kommen das On-Street-Parking und die Ampelinformationen, die Audi erstmals für ausgewählte europäische Städte anbietet: Das Auto empfängt über einen Server Informationen vom Ampel-Zentralrechner, so dass der Fahrer sein Tempo passend zur nächsten Grünphase wählen kann. Im Audi virtual cockpit erscheint eine persönliche Geschwindigkeitsempfehlung sowie die verbleibende Zeit bis zur nächsten Grünphase, wenn der Fahrer bereits an einer roten Ampel wartet. Damit trägt das System zu einer vorausschauenden Fahrweise bei und begünstigt den Verkehrsfluss.

Die [myAudi App](#) verbindet das Auto mit dem Smartphone – also mit dem Alltag des Kunden. Navigationsziele kann man bequem von der Couch aus an die MMI Navigation plus des Autos senden. Jederzeit abrufbar sind auch Echtzeit-Informationen über das Fahrzeug wie Tankfüllstand, Reichweite und Servicetermine. Auch die Standheizung und Klimatisierung sind aus der Ferne bedienbar, ebenso das Öffnen und Schließen der Fahrzeigtüren.

Auf Wunsch hat der S8** auch den Amazon-Sprachdienst Alexa an Bord. Der digitale Assistent ist voll in das MMI-Bediensystem des Autos eingebunden – ein Smartphone ist nicht erforderlich. Mit Alexa an Bord kann der Kunde viele Funktionen und Services nutzen, die ihm seine Alexa-fähigen Endgeräte auch zu Hause bieten – etwa Informationen (Nachrichten, Wetter, Sport), Lebensmittelbestellungen, Musikstreamings sowie die Smart-Home-Steuerung.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Für ein akustisches Erlebnis sorgt das [Bang & Olufsen Advanced Sound System](#): Es bringt den faszinierenden 3D-Klang nun auch auf die Rücksitze. Auch die Telefonie im S8** erreicht dank der [Audi phone box](#) und Voice-over-LTE ein neues Niveau, sowohl bei der Bedienung wie bei der Klang- und Verbindungsqualität. Abgerundet wird das Infotainment-Programm durch Bausteine wie ein TV-Tuner mit „CI+“-Modul, den digitalen Radioempfang oder das [Audi smartphone interface](#) – es bringt Android Auto und kabellos Apple Car Play an Bord.

Fahrerassistenzsysteme

Zum souveränen, sicheren und entspannten Fahren tragen 38 Assistenzsysteme bei. Sie sind in die Pakete „Tour“ und „Stadt“ aufgeteilt. Das zentrale System im Paket „Tour“ ist der [adaptive Fahrassistent](#), der die Funktionen der [adaptive cruise control](#), des Stauassistenten und des [Audi active lane assist](#) vereint. Das System hält den neuen S8** im Geschwindigkeitsbereich von null bis 250 km/h durch Gasgeben und Verzögern auf dem gewünschten Abstand zum Vorausfahrenden und unterstützt den Fahrer durch leichte Momenten-Eingriffe in der Lenkung beim Halten der Spur. Der Engstellenassistent, eine Unterfunktion des adaptiven Fahrassistenten, übernimmt die Längsführung in Baustellen und ähnlichen Zonen. Im Zusammenspiel mit dem [Effizienzassistenten](#) verzögert und beschleunigt er den Audi S8** vorausschauend, wobei er die Energiespar-Potenziale der 48 Volt-Mild-Hybrid-Technologie gezielt ausschöpft.

Ebenfalls Bestandteil des „Tour“-Pakets sind der [Abbiegeassistent](#) und der [Ausweichassistent](#). Der Abbiegeassistent überwacht die Gegenfahrbahn beim Linksabbiegen und kann so Kollisionen mit entgegenkommenden Fahrzeugen vermeiden. Zusätzlich berücksichtigt er entgegenkommende Linksabbieger, die die eigene Fahrspur kreuzen. Als einziger im Wettbewerb bietet der Ausweichassistent zusätzlich zur Lenkunterstützung eine Einzelradbremmung, 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.

Im Assistenzpaket „Stadt“ bietet das System [Audi pre sense 360°](#) einen präventiven Rundumschutz. Es integriert drei Teilsysteme, die die Bereiche vor, hinter und neben dem Auto überwachen. [Audi pre sense side](#), eines von ihnen, reagiert bei einem drohenden Seitenaufprall und aktiviert dabei das vorausschauende Aktivfahrwerk. Es hebt die Karosserie des neuen S8** blitzschnell bis zu 80 Millimeter an. Dadurch ist der Schweller in einer besseren Position, um die Aufprallenergie abzubauen. Das verringert mögliche Unfallfolgen für die Insassen.

– Ende

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.*

*** Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Verbrauchsangaben des genannten Modells

(Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz)

Audi S8

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,4 – 11,3;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 260 - 258



Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Ab dem 1. September 2018 wird der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ersetzen. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter www.audi.de/wltp.

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat, usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.

Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 18 Standorten in 13 Ländern. 100 prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2018 hat der Audi-Konzern rund 1,812 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 5.750 Sportwagen der Marke Lamborghini und 53.004 Motorräder der Marke Ducati an Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2018 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 59,2 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von € 4,7 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit rund 90.000 Menschen für das Unternehmen, davon mehr als 60.000 in Deutschland. Audi fokussiert auf nachhaltige Produkte und Technologien für die Zukunft der Mobilität.
