



(Foto: Audi AG)

Mit den gestern vorgestellten S-Modellen hält endlich auch der lang erwartete 4.0TFSI Einzug in die Audi-Motorenpalette. Der neu entwickelte BiTurbo-V8 glänzt durch eine breite Leistungsspanne und soll deutlich weniger verbrauchen als seine Vorgänger – vor allem Dank eines kleinen Tricks: im Teillastbereich verwandelt sich der potente V8 einfach in einen sparsamen Vierzylinder.

Fast so beeindruckend wie die Leistungswerte sind die Verbrauchsangaben der neuen S-Modelle. S6 und S7 begnügen sich im Schnitt mit 9,8l Kraftstoff auf 100km. Und das bei einer Leistung von 420PS. Der 100PS stärkere S8 knackt zwar die 10-Liter-Marke, geht mit einem Verbrauch von 10,2 Litern aber deutlich geiziger mit Benzin um als sein Vorgänger mit dem 5,2 V10. Der frei saugende Zehnzylinder hat gut und gerne Volumen jenseits der 13 Liter durch die

Brennräume gezogen.

Der reduzierte Verbrauch ist ganz klar ein Verdienst von Audis-Downsizing-Strategie. Weniger Hubraum und weniger Zylinder, dafür Direkteinspritzung und Turboaufladung. Allerdings ist das nicht das komplette Erfolgsrezept. Audi spendiert dem neuen Achtzylinder zusätzlich eine Start-Stopp-Automatik, die dem Motor im Stillstand automatisch die Benzinzufuhr abdreht. Und die Ingolstädter greifen zu einem weiteren Trick – einem intelligenten Zylindermanagement namens "cylinder on demand". Wird das Fahrzeug im Teillastbereich bewegt, deaktiviert die Technik einfach vier der acht Zylinder. Die vier abgeschalteten Töpfe werden einfach nicht mehr mit Benzin und Ansaugluft versorgt und verbrauchen daher keinen Tropfen Kraftstoff. Tritt der Fahrer aufs Gaspedal reagiert das System und schaltet alle acht Zylinder frei und mobilisiert wieder die volle Leistung.

Wer jetzt befürchtet, dass sich das V8-Blubbern auf der Autobahnetappe dank "cylinder on demand" in ein Vierzylinder-Wimmern verwandelt, kann beruhigt sein, denn Audi hilft mit einem Griff in die Trickkiste nach. Dank versteckter Mikrofone im Dachhimmel registriert die Bordelektronik Störgeräusche und gibt über das bordeigene Soundsystem Schallwellen aus, die die Geräusche überlagern und so ausschalten. Zusätzlich tragen ein spezielles Zweimassenschwungrad, abgestimmte Motorlagerungen und eine isolierende Motorabdeckung dazu bei, dass der souveräne Fahrkomfort des Achtzylinders auch im Teillastbetrieb erhalten bleibt.

Das neue Herzstück der großen S-Modelle: der 4.0TFSI V8.



Quelle: Audi AG