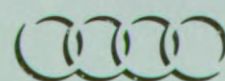




Audi A8



Inhoud

Pagina 3:

De doorbraak. Een pionier in technologie stapt over conventionele grenzen.

Pagina 7:

Nieuwe vormen van Voorsprong door techniek.

Pagina 11:

Wij spreken niet alleen over de toekomst, maar bouwen er ook aan.

Pagina 12:

Twee interpretaties van een vooruitstrevend concept voor topklasse automobielen.

Pagina 17:

Veiligheid op het hoogste niveau dankzij een revolutionaire bouwwijze:

Audi Space Frame ASF.

Pagina 21:

Nieuwe techniek voor eersteklas veiligheid.

Pagina 22:

Safety first. De vooruitstrevende bescherming van ASF.

Pagina 24:

Veiligheid als geïntegreerd systeem.

Pagina 29:

De beste condities voor ontspannen reizen.

Pagina 33:

De beleving van een nieuwe rijcultuur.

Pagina 36:

Nieuwe ideeën voor uw comfort.

Pagina 38:

Communicatie tussen mens en auto.

Pagina 45:

De 2,8-liter V6: voorop in de nieuwe zescilinder-trend.

Pagina 49:

Nieuwe dynamiek voor de topklasse.

Pagina 52:

De 4,2-liter motor met 32 kleppen. De intelligente V8.

Pagina 54:

Schakel automatisch over op de toekomst. Met tiptronic.

Pagina 56:

Audi A8 2.8: voor het eerst is de grote veiligheid van voorwielaandrijving beschikbaar voor de topklasse.

Pagina 58:

Hier wordt een theoretische voorsprong realiteit.

Pagina 60:

Alleen de Audi A8 biedt rijveiligheid op dit niveau.

Pagina 64:

Voor de Audi A8 hebben we de quattro aandrijving in topvorm gebracht.

Pagina 69:

Ook bij de kwaliteit heeft aluminium de sterkste argumenten.

Pagina 73:

Gebruikskwaliteit als totaalconcept.

Pagina 74:

Als er ooit iets is met uw Audi A8, betekent dat zeker geen probleem voor u.

Pagina 76:

Voor verantwoorde mobiliteit is aluminium de natuurlijkste zaak ter wereld.

Pagina 80:

Het nieuwe formaat.

Audi A8

De doorbraak. Een pionier in technologie stapt over conventionele grenzen.

We weten het al lang: onze maatschappij maakt een grote omwenteling door.

Wat gisteren correct en aanvaardbaar was, is vandaag niet meer acceptabel, omdat we steeds gevoeliger worden als het gaat om individuele mobiliteit. We gaan anders denken, omdat het moet. Met het oog op de problemen kijkt men kritisch naar wat iets kost en wat het oplevert. Daarbij praten we niet over opgeven, maar over nieuwe oplossingen. En daarom hebben we ruimte nodig voor nieuwe basisideeën.

Met revolutionaire carrosserietechnologie kunnen we de topklasse auto bevrijden uit de doodlopende ecologische weg.

Door steeds hogere eisen op het gebied van prestaties, veiligheid, comfort en uitrusting werden grote limousines steeds zwaarder. Oude luxe in de vorm van een grote automobiel was te zwaar



Audi A8:
Een nieuwe
toekomst voor de
grote limousine.

geworden om zonder meer te worden geaccepteerd in het nieuwe tijdperk van toenemend ecologisch bewustzijn. Vanzelfsprekend was er op veel details winst geboekt, zoals bij de motoren. Maar een werkelijke oplossing was alleen met detailwijzigingen niet te realiseren. Daarvoor moesten we op een totaal andere manier gaan denken. Een doorbraak was nodig. En een pionier in technologie die hem zou maken.

Nog nooit was een auto zó op de toekomst gericht als nu: de Audi A8.

We hebben een nieuwe carrosserietechnologie ontwikkeld die zo veel gewicht bespaart dat royaal bemeten, comfortabel uitgeruste en zeer veilige auto's

van topklasse niet meer extreem zwaar hoeven te zijn. De naam van deze innovatieve carrosserietechnologie is Audi Space Frame ASF. Hij staat voor een nieuwe constructiewijze en een speciale grondstof: aluminium. Samen geven deze elementen de topklasse auto een nieuwe toekomst. En openen zij perspectieven die zonder de Audi A8 voorlopig niet denkbaar waren.

Door de nieuwe aluminium-technologie voor serieproductie van autocarrosserieën loopt Audi voorop in een ontwikkeling met grote toekomst.



Nieuwe vormen van Voorsprong door techniek.

"Een topklasse auto met het gewicht van een auto uit de middenklasse en het verbruik van een compacte auto... Dat lijkt net zo onmogelijk als een cirkel die vierkant wordt."

Gute Fahrt, 9/93.

Het uiterlijk van de Audi A8 heeft drie basissenmerken. In de eerste plaats heeft het ontwerp van de Audi A8 natuurlijk de stijl van het merk Audi. Als een teken van onafhankelijkheid en persoonlijke vrijheid, als een kenmerk van autonomie en openheid. Verder ademt de Audi A8 het geavanceerde concept voor een nieuwe generatie limousines. Van concept tot uitvoering alleen het beste, en bovendien zeer verantwoord. Daarbij past dat de vorm niet opdringerig of pretentius is. De krachtige uitstraling van de carrosserievorm komt veel eerder tot uitdrukking in de uitstekende manier waarop functie en vorm samengaan. De carrosserie is tijdloos en harmonieus, en maakt indruk door de zakelijke elegantie. Het is

niet toevallig dat deze individuele verschijningsvorm van de Audi A8 overeenkomt met de stijl van een bepaald type automobilist. Hij is tenslotte ontworpen voor mensen die van zichzelf, maar ook van hun auto veel meer eisen dan slechts doorsnee prestaties. En die zich tegelijkertijd ook de luxe kunnen veroorloven er niet mee te koop te lopen. De Audi A8 is de andere vorm van hoge eisen en luxe. Deze auto laat uiterlijk vertoon met opzet links liggen en stelt innerlijke waarden voorop.

De dynamiek van het design laat er geen twijfel over bestaan: hier gaat het om een auto met topprestaties.

Het bewust gekozen dynamische karakter uit zich bij de Audi A8 in een laag, breed en krachtig silhouet. De van vóór naar achteren oplopende lijn onderstreept de sportieve elegantie van het ontwerp. Toch beantwoordt deze ingetogen automobiel aan de hoogste comforteisen in het interieur: de binnenafmetingen van de Audi A8 stellen een voorbeeld in de topklasse.

Door consequente verfijning heeft de Audi A8 een uniek lage cw-waarde voor zijn klasse.

De cw-waarden van 0,28 (V6) en 0,29 (V8) geven de Audi A8 uitstekende aërodynamische eigenschappen. Zij dragen bij aan het gunstige verbruik, aan de hoge topsnelheid, aan de geringe zijwindgevoeligheid en daardoor mede aan de goede rechthoudstabiliteit. En niet in de laatste plaats ook aan een oorstrelend laag geluidsniveau.

"Audi toont dat de
luxueuze topklasse
toekomst heeft."
Frankfurter
Rundschau,
11 september
1993.







Audi A8.

Wij spreken niet alleen over de toekomst, maar bouwen er ook aan.

Met het in serieproductie nemen van aluminium carrosserieën komt Audi in één keer aan kop in een technische ontwikkeling, die de toekomst van alle automobielfabrikanten zal bepalen. Dat was het commentaar in de Süddeutsche Zeitung van 25 september 1993 over het ontwerp van de Audi A8. De vraag of we de topklasse auto nog kunnen verbeteren, is dus beantwoord.

Het Audi Space Frame ASF is de basis voor een toekomstgericht totaalconcept van de auto.

En het is de basis voor een nieuwe generatie van luxueuze, grote limousines. Tot nu toe was het zo dat het bouwen van steeds betere auto's een groeiend aantal voordelen opleverde voor het individu, maar tegelijkertijd zorgde voor een evenredig aantal nadelen voor het milieu, dus voor het algemeen belang. Met deze regel is nu voor het eerst gebroken.

De Audi A8 toont dat het verantwoord is in een auto alleen het beste te wensen.

Vooruitgang heeft voorbeelden nodig. De Audi A8 is het goede voorbeeld. In elk opzicht.

Hier volgt een opsomming van de voordelen van het nieuwe concept:

- Aluminium in de automobielbouw vermindert de belasting van het milieu. Daarbij zijn vooral de uitstekende mogelijkheden van recycling van belang.
- Het Audi Space Frame ASF is de beslissende eerste stap in een ontwikkeling van gewichtsreductie die de belasting van het milieu steeds consequenter kan verminderen. Volgende stappen zijn mogelijk: kleinere en lichtere motoren en versnellingsbakken, een lichtere uitvoering van het onderstel, een kleinere brandstoftank en een aangepaste uitrusting. Deze zorgen voor een verdere gewichtsbesparing.
- Een lager gewicht leidt tot een grotere actieve veiligheid. Bij gelijkblijvend vermogen verbeteren de prestaties en

vermindert het verbruik. Lichtere auto's accelereren sneller en zijn nog gemakkelijker wendbaar.

- Het Audi Space Frame ASF zorgt voor uitstekende bescherming van de inzittenden bij een ongeval. Botsproeven wijzen uit dat het ASF zeer vormvast is.
- Door de speciale constructietechniek voor aluminium ontstaat een carrosserie met een bijzonder gunstige verhouding tussen torsiestijfheid en gewicht. Dit heeft vooral een positief effect op het veercomfort en het geluidsniveau.



Audi A8: twee interpretaties van
een vooruitstrevend concept voor
topklasse automobielen.



De Audi A8 heeft het concept van de vooruitgang: meer bieden met minder.

Met de Audi A8 is het voor de eerste keer mogelijk een topklasse auto te rijden, die het gewicht en het verbruik heeft van een middenklasser. Het sleutelwoord voor deze vooruitgang is het specifieke gewicht. Dit geeft in kg/kW aan wat de verhouding is tussen het gewicht en het vermogen, en is een maatstaf voor de dynamiek van een auto. Het is logisch dat zelfs een zeer hoog vermogen weinig oplevert als een hoog gewicht het weer teniet doet. Of andersom gezegd: een zeer levendige auto heeft voldoende aan een beperkt vermogen als zijn ontwerpers erin slagen het gewicht te beperken. Dan zal hij ook een lager verbruik en lagere emissiewaarden hebben.

Audi A8 2.8: technische intelligentie als nieuwe klasse.

De Audi A8 2.8 heeft een leeggewicht van 1.435 kg. Zijn specifieke gewicht komt daardoor vrijwel overeen met dat van een grote limousine met conventionele stalen carrosserie, die gelijkwaardige prestaties biedt. Het beslissende voordeel van de Audi A8 is zijn brandstofverbruik dat tot 25% lager ligt. Deze indrukwekkende resultaten van de ASF-voortgang zullen leiden tot een nieuwe denkwijze. Het specifieke gewicht en niet het vermogen op zich zal in de toekomst de beslissende rol spelen bij het vergelijken van auto's.

Audi A8 4.2 quattro: ons sterkste argument als het gaat om gewicht.

Voor de Audi A8-rijders die vermogen wensen, biedt de V8-motor uitmuntende prestaties. Ook de 4.2 quattro heeft dankzij de aluminium carrosserie zo'n laag gewicht dat hij geen concurrenten kent. Voor het specifieke gewicht dat hiervan het

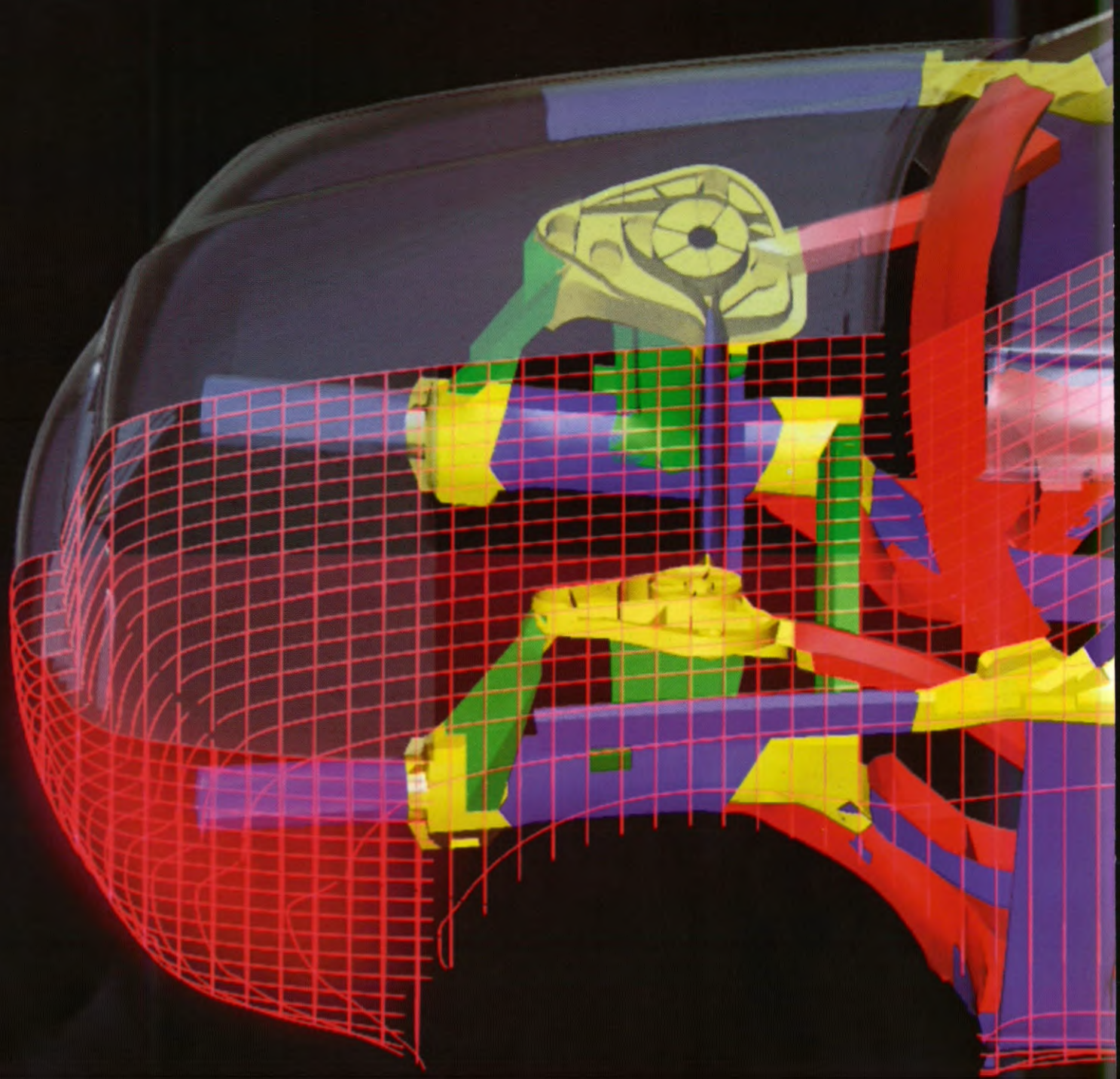
resultaat is, hebben auto's met een conventionele stalen carrosserie aanzienlijk zwaardere en krachtiger motoren nodig. Daardoor hebben zij ook een nog hoger gewicht en een hoger verbruik. Hierbij komt dat de 4.2 quattro standaard beschikt over permanente vierwielaandrijving van de nieuwste generatie. Deze aandrijving geeft hem alleen al op grond van natuurkundige wetten een rijgedrag en rijveiligheid die in deze klasse verder niet te vinden zijn.

De Audi A8 4.2 quattro is standaard uitgerust met de toonaangevende automatische versnellingsbak tiptronic. De prestaties zijn vooral voor een automaat indrukwekkend: 0-100 km/u in 7,3 s en een elektronisch begrensde topsnelheid van 250 km/u. Meer veiligheid dus en tegelijk meer dynamiek. Ook dit is slechts mogelijk als resultaat van de gewichtsvoorsprong dankzij de revolutionaire Audi Space Frame ASF technologie. Een heel nieuwe beleving voor kenners van exclusieve automobielen.

"...heeft een lichtere auto ook minder motorinhoud en vermogen nodig om een dynamisch rijkarakter te realiseren." Auto, Motor und Sport, 27 augustus 1993.







Veiligheid van het hoogste niveau dankzij een revolutionaire bouwwijze: Audi Space Frame ASF.

De uitgeknipte vorm van het uit aluminium geperste bandprofiel zorgt voor een hoge energie-opnamecapaciteit.

"Onderzoek toont aan dat aluminium profielen in botsproeven bij gelijke doorsnede betere resultaten opleveren dan staal..."
Mot, 16 oktober 1993.

Het succes van tien jaar intensief onderzoek en ontwikkeling.

Voor het Audi Space Frame ASF zijn er op de wereldmarkt geen voorbeelden in ontwikkeling en productie.

Bij de overstap op deze toonaangevende technologie voor het bouwen van carrosserieën moesten metaaldeskundigen, ontwikkelings- en productie-ingenieurs geheel nieuwe wegen effenen.

In tien jaar tijd ontwikkelden en testten zij voor auto's geschikte aluminiumlegeringen, en realiseerden zij nieuwe bouwmethoden en productie-methoden. Daarbij maakten zij gebruik van supercomputers, zonder welke het construeren en optimaliseren met het oog op het gewicht en de veiligheid niet eens mogelijk zou zijn.

Het nieuwe raamwerk voor de hoogste veiligheid.

Bij de door Audi ontwikkelde bouwwijze van aluminium carrosserieën gaat het om een raamwerk waarin ook de plaat-



delen een dragende functie hebben.

Het raamwerk wordt gebouwd van geperste bandprofielen die op de zwaarst belaste verbindingspunten aan elkaar zijn bevestigd met vacuüm gegoten koppelstukken. Hierdoor ontstaat een kooiconstructie: het Space Frame.

De doordachte verbinding nieuwe stijl: ASF.

Van doorslaggevende betekenis zijn de eigenschappen van het gebruikte aluminium en de talrijke vormingsmogelijkheden die het biedt. Want het kan precies in die vormen worden geproduceerd die een optimaal gebruik van het materiaal mogelijk maken. Bijvoorbeeld als geperst bandprofiel, als gietstuk of als plaatdeel.

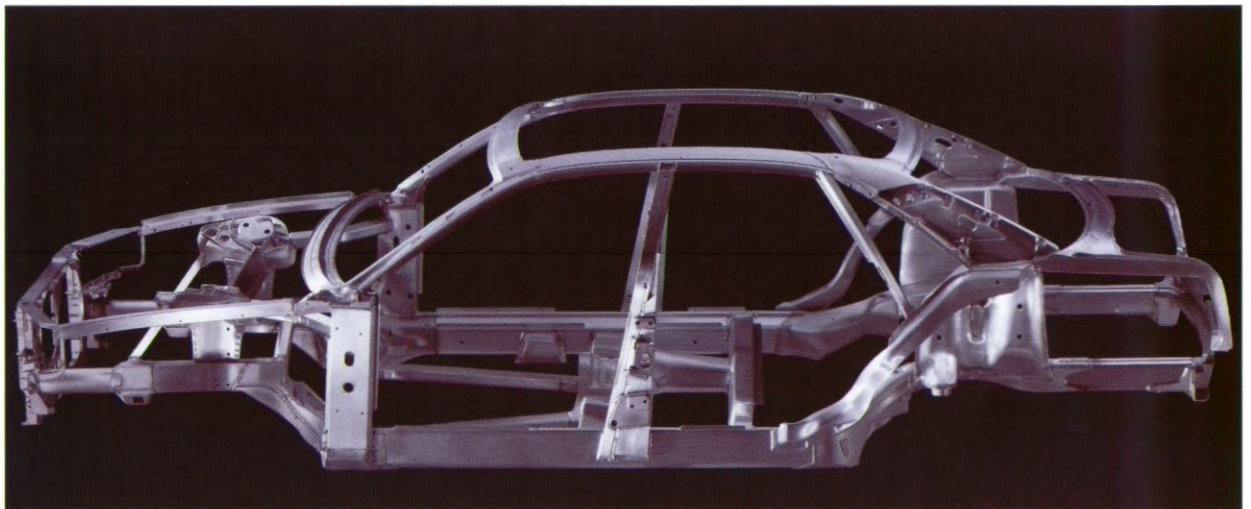
Dankzij de verbindingen kunnen de onderdelen nauwkeurig worden afgestemd op hun taak en de meest doelmatige werking.

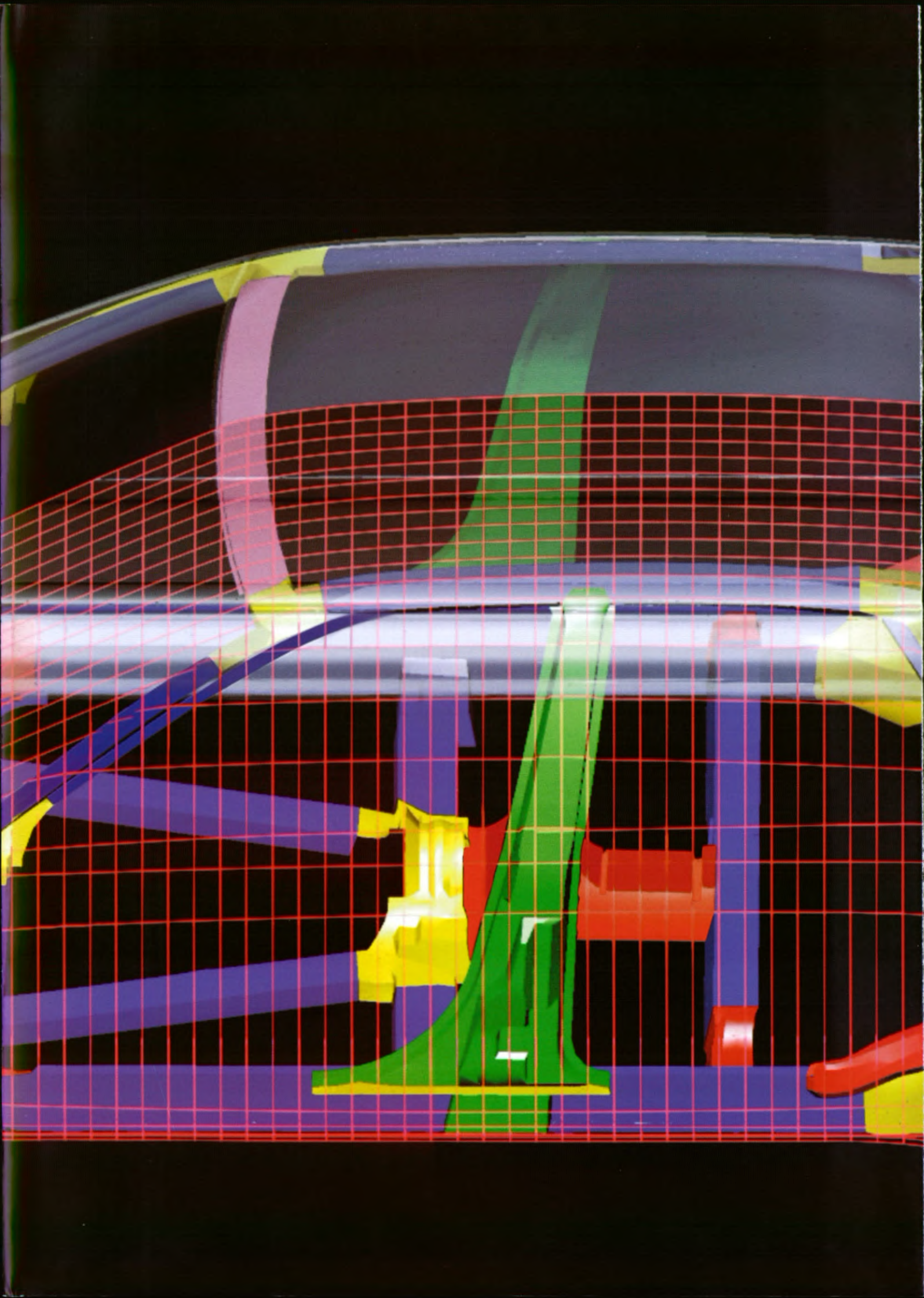
De dikte en de vorm van het verbindingstuk zijn steeds precies aangepast aan de verschillende belastingen van de verschillende plaatsen in de carrosserie. Deze verbindingstukken zijn bovendien een wereldprimeur in de serieproductie van carrosserieën. De ruim veertig patenten en registraties van constructiedetails vormen een duidelijk bewijs van de innovatieve prestaties van de ingenieurs die achter het Audi Space Frame ASF staan.

"Een kleine revolutie" gaf de F.A.Z. (7 september 1993) als commentaar op het gebruik van aluminium als toekomstige grondstof.

En verder: "In het nieuwe Audi Space Frame maakt het de auto niet alleen superlicht, maar ook bijzonder vormvast; daardoor is hij merkbaar gemakkelijker te rijden en beschermt hij vooral zijn inzittenden.

"Het gebruik van
uitsluitend
aluminium staat
gelijk aan een
revolutie in de
automobielbouw."
Gute Fahrt, 9/93.





Safety first. De vooruitstrevende bescherming van ASF.

Als we gewicht en vormvastheid van staal (grijs) gelijk stellen met 100, dan is aluminium in vergelijking veel lichter in gewicht, terwijl de vormvastheid zelfs nog groter is.

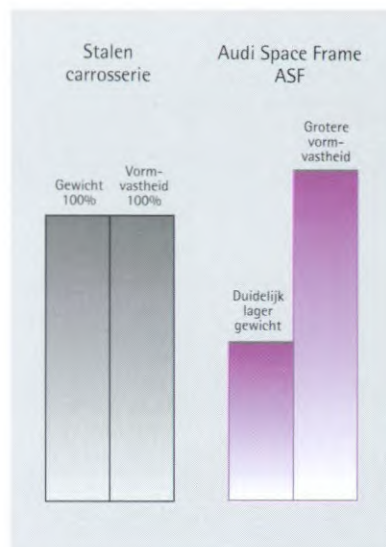
"ASF biedt een uitstekende bescherming bij aanrijdingen en ongevallen - het frame en de carrosserie voldoen ruimschoots aan de strenge Amerikaanse veiligheidsnormen voor 1997." Newline, oktober 1993.

ASF: een veiligheidsstandaard voor de topklasse auto's van morgen.

Al voordat de carrosserie helemaal was ontwikkeld, had Audi door uitgebreide simulaties met een supercomputer de vraag beantwoord, hoe een aluminium carrosserie in ASF-bouwstijl zich zou gedragen bij een ongeval.

Daarna werd de carrosserie geoptimaliseerd, waarbij rekening werd gehouden met reële belastingsomstandigheden. Bij een frontale aanrijding moet veel botsenergie effectief worden omgezet in vervormingskracht. Daarvoor zijn de langsdragers aan de voorzijde voorgeprogrammeerd om grote krachten af te breken door op een uitgebalanceerde wijze te vervormen.

De voorzijde van de carrosserie kan door het berekende ontwerp van de langsdragers veel energie opnemen en de optredende krachten doorgeven aan de kooiconstructie.



Daarvoor vertakken de langsdragers zich onder het interieur. Deze constructie draagt bovendien bij aan de vormvastheid van de voetruimten, zodat deze ook bij relatief zware botsingen slechts in geringe mate vervormen.

Bij een aanrijding van achteren volgens de norm FMVSS 301 (een verrijdbare barrière van 1.800 kg met een snelheid van 50 km/u) blijven de vervormingen beperkt tot de kofferruimte. De portieren kunnen na zo'n aanrijding nog gewoon worden geopend.

Een nieuwe bescherming bij een aanrijding van opzij.

Ook bij een aanrijding van opzij beschermt de Audi A8 zijn inzittenden uitstekend. Dit is vooral te danken aan een constructie met gesloten vormen.

Die bestaat uit de vormvaste portierstijlen met brede verankeringen in de dorpels, alsmede een brede overlapping van de posten door de portieren. Verder behoren de vormvaste dorpels tot het totaalsysteem, evenals de zwaar uitgevoerde dwarsdragers onder de vóór- en achterstoelen. Net zo onzichtbaar als werkzaam zijn de aluminium veiligheidsbalken met zeer hoge buigweerstand in de portieren. Hun werking wordt aangevuld door de royale beschermende bekleding van energie-absorberende kunststof, en door schuimvullingen op heup- en ribhoogte. De zeer goede inzittendenbescherming werd duidelijk bij verschillende botsproeven: de Audi A8 is bijvoorbeeld ruimschoots onder de vastgestelde grenswaarden gebleven in de 50% offset frontale botsing met 55 km/u (uitgevoerd zoals bij Auto, Motor en Sport). En ook bij de aanrijding van opzij volgens de Amerikaanse wet FMVSS 214, die vanaf 1996 geldt voor alle nieuwe auto's.

Audi A8.

Nieuwe techniek voor eersteklas veiligheid.

Bijna iedereen was overtuigd: het niveau van passieve veiligheid van de beste grote limousines evenaren of zelfs overtreffen, zou alleen met zeer veel moeite kunnen. En alleen met staal. De harde werkelijkheid is: het ging veel gemakkelijker. En met aluminium.

Een nieuwe manier van denken. Een nieuw materiaal. Een nieuw niveau van veiligheid.

Een aluminium profiel kan veel dikkere wanden hebben dan een even zwaar staalprofiel. Daardoor kan het veel meer weerstand bieden aan vervormingskrachten.

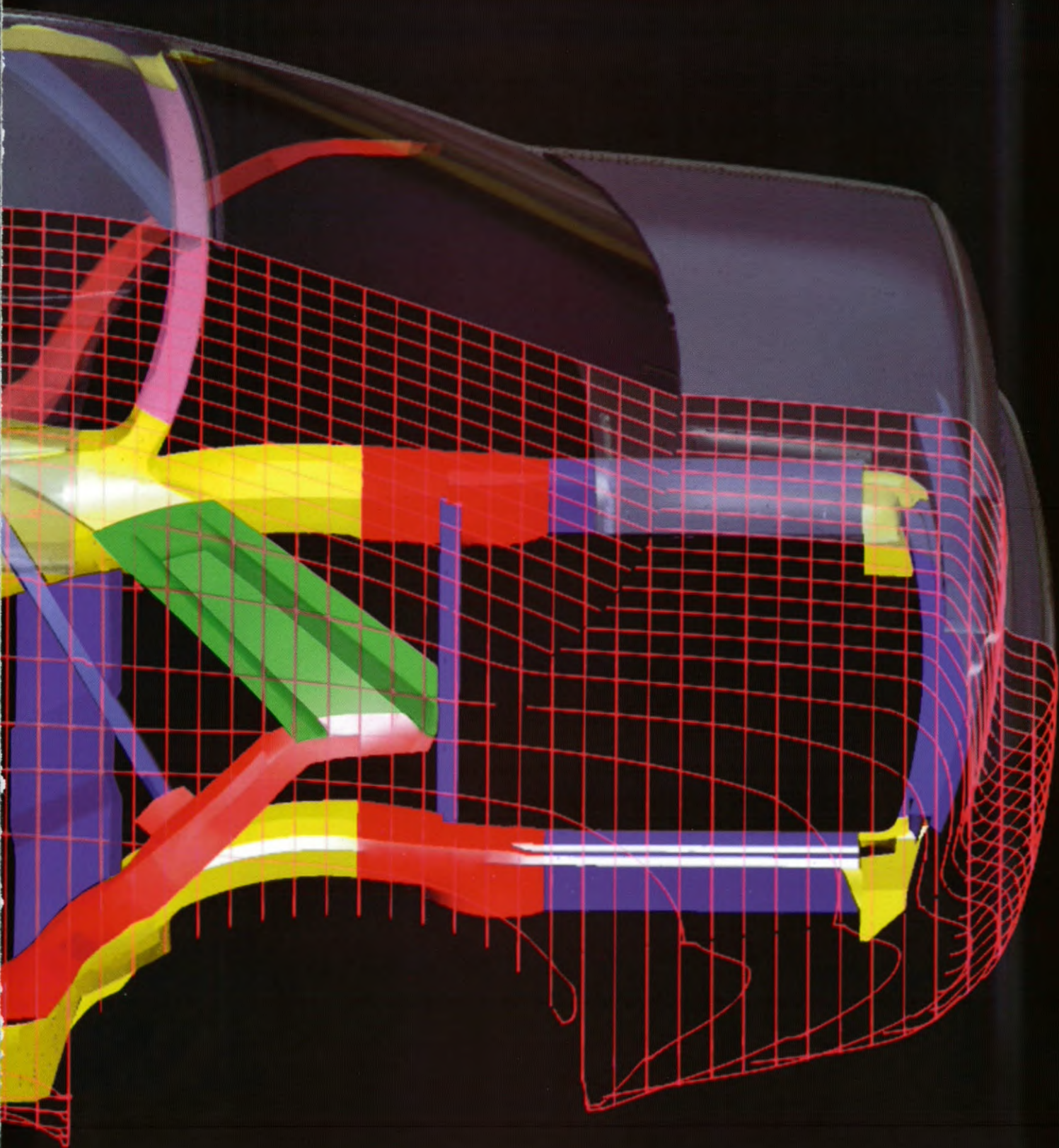
Zelfs wanneer het aluminium profiel duidelijk lichter is uitgevoerd kan het meer energie opnemen dan het zwaardere staalprofiel.

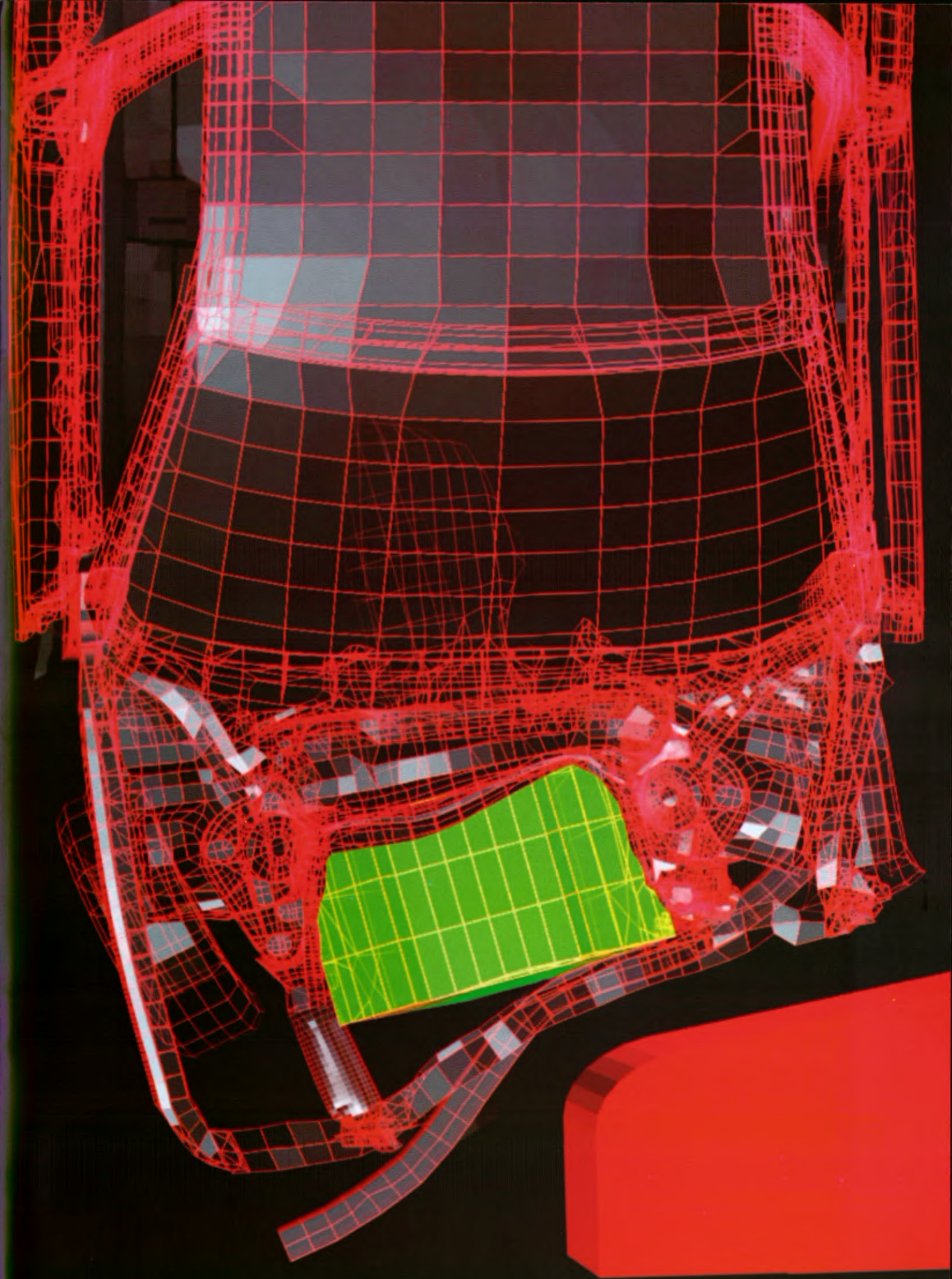
Dankzij de door Audi ontwikkelde aluminium carrosserie met het Space Frame, dat werkt als een veiligheidskooi, zijn de torsiestijfheid en vormvastheid van de passagiersruimte in de Audi A8 groter dan bij vergelijkbare stalen carrosserieën die op conventionele wijze zijn gebouwd. De energie-opname is in verhouding tot het gewicht aanmerkelijk beter dankzij aluminium dragers in de vervormingszones. In combinatie hiermee biedt de Audi A8 passieve veiligheid op een buitengewoon hoog niveau.

Door de TÜV getoetste veiligheid: ASF beschermt absoluut beter.

De TÜV Beieren/Saksen heeft als neutraal instituut de nieuwe ASF-technologie onderzocht in vergelijkingstests. Testpartner was een limousine met een meer dan 60% zwaardere stalen carrosserie, die tot nu toe als norm gold voor alles wat bereikbaar is op het gebied van passieve veiligheid in een auto.

De Audi A8 heeft in harde botsproeven op indrukwekkende wijze aangetoond dat hij met zijn revolutionaire aluminium carrosserie probleemloos het niveau bereikt van deze geldende norm in de veiligheids-techniek. Het is dus mogelijk met innovaties in de auto iets te bereiken voor zowel de bestuurder, de passagiers als het milieu.



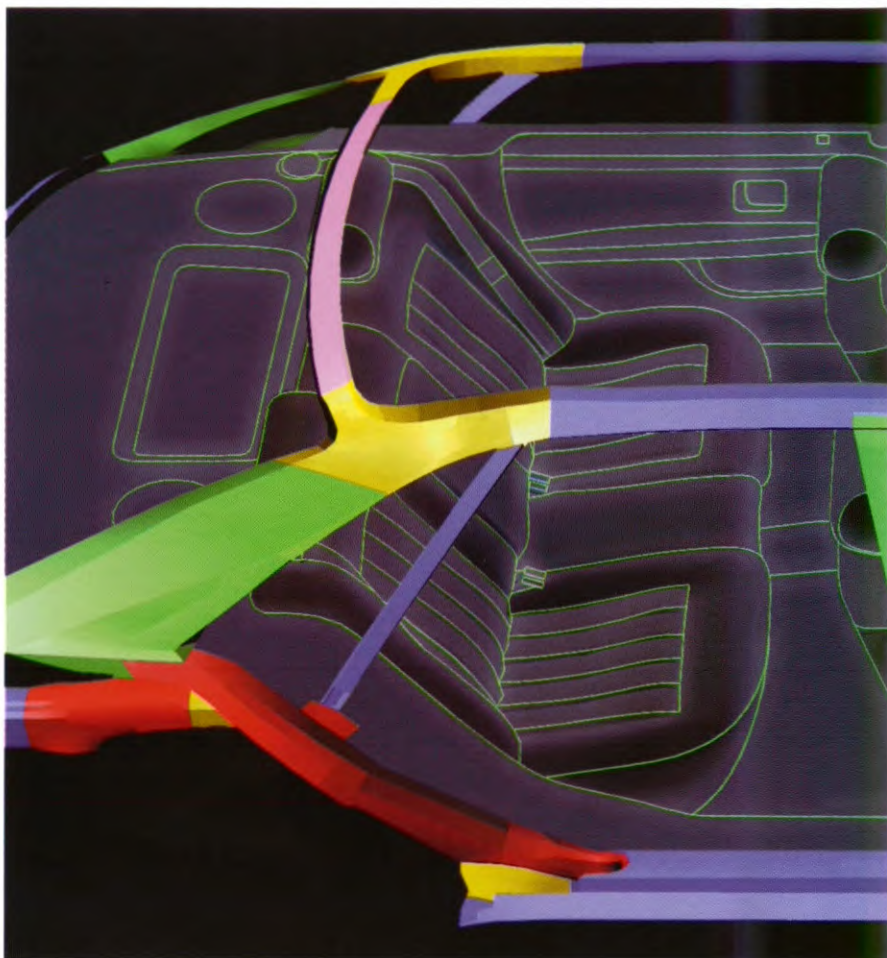


Veiligheidsvoorzieningen als geïntegreerd systeem.

Wij maken veiligheid tot een systematische bescherming.

Het hoge Audi veiligheidsniveau is het resultaat van een doordachte keten van op elkaar afgestemde maatregelen. Deze verschillen in belangrijkheid en vullen elkaar aan op elk niveau.

De voortreffelijke eigenschappen van het Audi Space Frame ASF hebben we in de Audi A8 gebruikt om op alle gebieden het hoogste veiligheidsniveau te verwezenlijken. De Audi A8 heeft zeer lage belastingwaarden voor de inzittenden door de uitgebalanceerde combinatie van veragingswaarden en de veiligheid van de ingebouwde beschermingsystemen.



Veilig – alleen maar voor het geval dat. Maar dan is het ook het allerbelangrijkst.

De Audi A8 biedt u een full-size airbagsysteem. Daarbij bedraagt het volume van de airbag voor de bestuurder ongeveer 70 liter, en van die voor de voorpassagier ongeveer 150 liter.

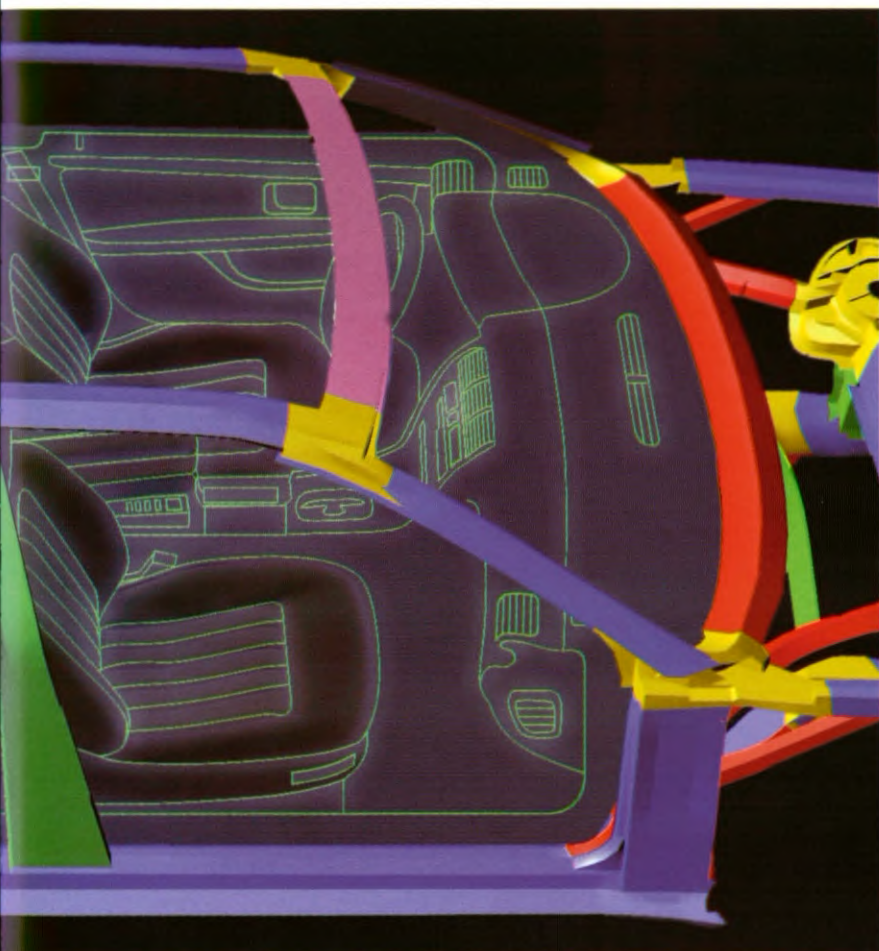
Om het vullen van de airbags optimaal te laten verlopen, bezitten de airbags speciale "stuuraden".

Ook bij dit veiligheidssysteem is rekening gehouden met het milieu: het materiaal van de airbag is puur nylon en is

daardoor gemakkelijk te recyclen. En de afdekking van de airbag is dankzij de nieuwste technieken CFK-vrij geproduceerd.

Twee bevestigingspunten van de driepuntsgordels voorin zijn aangebracht aan de stoelen. Dat zorgt ervoor dat de gordels altijd optimaal aansluiten rond het bekken.

Alle gordelbanden zijn bovendien met een zachte rand afgewerkt, die veiligheid nog comfortabeler maakt.



Rondom beschermd. In de Audi A8 heeft de ver door-ontwikkelde veiligheid een zeer aangename vorm.

De Audi A8 biedt ook in het interieur een buitengewone veiligheid.

Een zeer geruststellende gedachte. En een mooi gevoel. Waartoe overigens ook de gecultiveerde manier bijdraagt waarop de hoogwaardige veiligheidstechniek in de Audi A8 wordt beleefd. Veiligheid in een aantrekkelijke verpakking, zogezegd. Kijkt u maar op de volgende pagina.

De veiligheidsgordels voorin zijn vanzelfsprekend in hoogte verstelbaar. Als meeruitvoering is ook een elektrische hoogteverstelling met geheugenfunctie leverbaar. De voorgordels hebben pyrotechnisch bediende gordelspanners die worden geactiveerd door de airbagsensor. Hierdoor liggen de gordels extra strak om het lichaam wanneer dat nodig is, zodat zij het lichaam beter in de stoel vasthouden.

Bij de raamplaatsen achterin kan de uitrolhoek van de automatische driepuntsgordel individueel horizontaal worden aangepast.

De verstelbare veiligheidsstuurkolom is bevestigd aan een dwarsdrager, die losgekoppeld is van de carrosserie. De kolom heeft tevens een indrukbaar telescopisch element. Bij een aanrijding blijft daardoor de kans dat het stuurwiel in het interieur binnendringt, tot een minimum beperkt.



De beste condities voor ontspannen reizen.

Het lage
ruisniveau draagt
bij tot een hoog
rijcomfort.

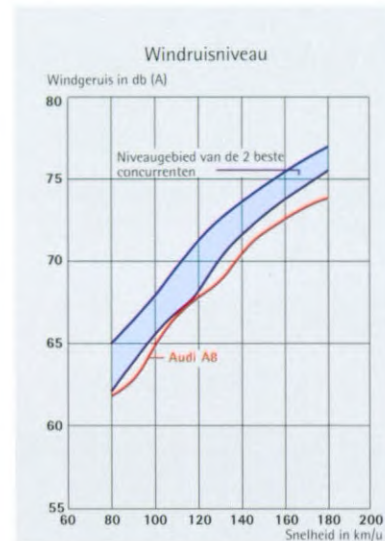
"In het interieur
wordt de
verrassend grote
binnenruimte
aangevuld door
een luxueuze
ambiance."
Auto, Motor und
Sport,
27 augustus 1993.

**De Audi A8 behoort tot het beste
in zijn klasse als het gaat om
ruimte-economie.**

Bij de Audi A8 beslaat de
effectieve lengte van de
binnenruimte 40% van de totale
lengte.

De aangename voordelen van
deze voorsprong zijn bijvoorbeeld
de langste binnenruimte in deze
klasse en het hoge zitcomfort
dankzij de royale been- en
knieruimte.

Daarbij komt de kofferruimte
niets te kort - ook op dit gebied
behoort de Audi A8 tot de top in
zijn klasse: 525 liter laten
nauwelijks te wensen
over.



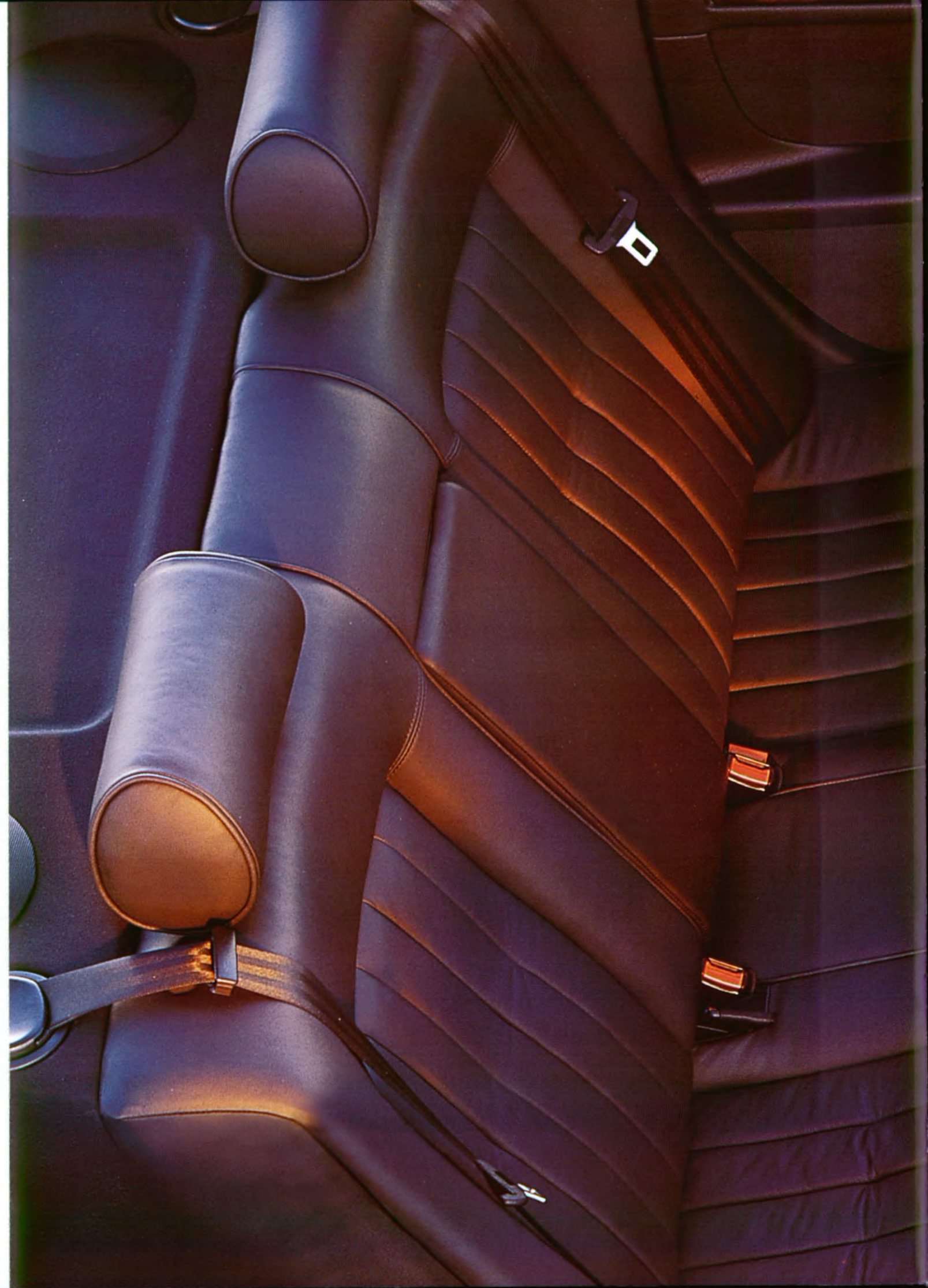
**Nieuwe rust en kalmte - in de
Audi A8 is de vooruitgang
geruisloos.**

Het optimale akoestisch niveau
werd bereikt door consequente
gelijktijdige ontwikkeling van alle
geluidsbronnen.

De maatregelen zijn zeer
uitgebreid. Voor een trillingvrije
loop is het motorblok
geconstrueerd met een effectieve
ribstructuur en zijn er nieuw
ontwikkelde hydrolagers met
duidelijk verbeterde isolerende
eigenschappen. De hydrolagers
zijn bovendien ook gemonteerd
op een apart van de carrosserie
geconstrueerd hulpframe, dat op
zijn beurt door computersimulatie
is geoptimaliseerd waar het de
tril karakteristiek betreft.

Ook bij de optimalisering van de
hulpaggregaten, zoals
airconditioning en stuur-
bekrachtiging, zijn we nieuwe
wegen ingeslagen op het gebied
van geluiddemping. Zo zijn
bijvoorbeeld de componenten
hiervan in de Audi A8 geplaatst
in een aparte, elastisch gelagerde
constructie voor een duidelijk
betere isolatie.

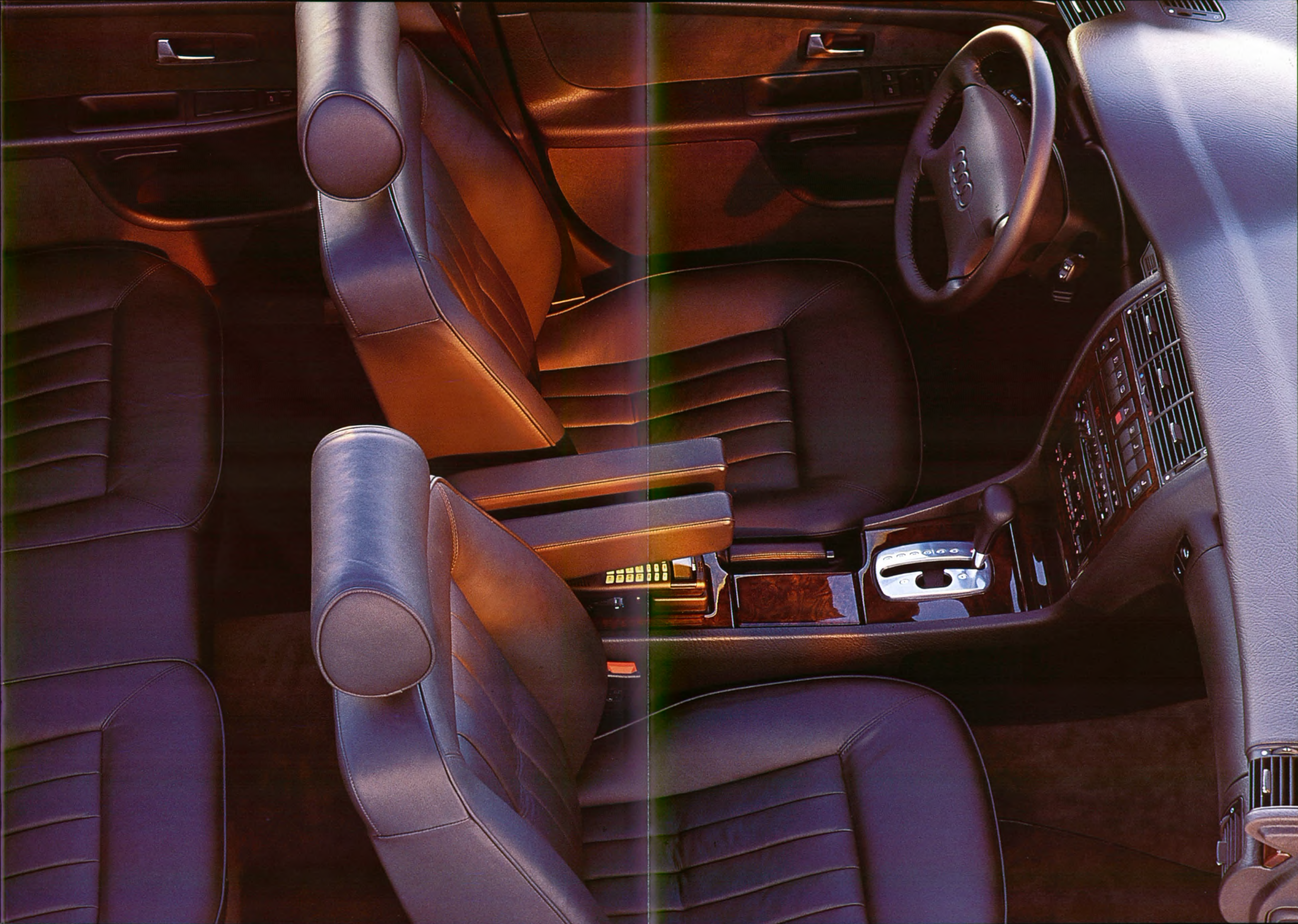
Ook de tapijtvloerbedekking in
het interieur kreeg bijzondere
aandacht. Er is een dikke
geluiddempende laag in verwerkt
en aan de onderzijde is nog een
extra schuimlaag aangebracht.
Dankzij deze en veel andere
detailinnovaties is er een geheel
nieuwe beleving van het
uitstekende akoestisch comfort in
de Audi A8. U zou het zelf eens
moeten horen.





Wie in de
vooruitgang rijdt,
moet comfortabel
kunnen zitten.





Audi A8.

De beleving van een nieuwe rijcultuur.

Luxe met logica.

Rationeel gezien is de nieuwe Audi A8 natuurlijk niet alleen een zinvolle, maar vooral ook een zinnenprikkende automobiel. Met al die bijzonderheden in afmetingen, materialen en kwaliteit, die voor de kenner duiden op echte exclusiviteit.

Ook in het interieur kent de Audi A8 een vooruitstrevend design. De stijl is in het geheel niet opdringerig, maar juist uitgelezen en elegant. Exclusiviteit als vanzelfsprekendheid. Atmosfeer in plaats van show. Deze bijzondere cultuur is onder meer te danken aan de beste materialen en aan het ruimtegevoel van de inzittenden. Dat is mede ontstaan door de vloeiende lijn waarmee de bovenzijde van het dashboard doorloopt in de motorkap. Hier voelt u zich helemaal op uw gemak.

Achter de verzorgde atmosfeer schuilt bij Audi altijd een perfecte werking.

Als u plaatsneemt achter het stuur van de nieuwe Audi A8, zult u meteen vaststellen dat comfort hier veel meer betekent dan mooie bekledingsstoffen, een stijlvolle lederen aankleding of exclusieve houtafwerking.

Pak bijvoorbeeld het stuur eens met beide handen vast. U voelt meteen die ontspannen grip. Maar wat zo vanzelfsprekend klinkt, is dat geenszins: bij Audi is het stuurwiel precies recht voor de bestuurdersstoel geplaatst. Dat is een zorgvuldigheid die in het algemeen niet wordt toegepast. Het is misschien een kleine aanwijzing voor de ongebruikelijk grote moeite die we hebben gedaan om de Audi A8 echt goed te maken. Maar het zegt wel veel.

Wanneer we deze auto bekijken, hoeven we niet te vermelden dat ook verder nergens op is bespaard. Het niveau van de gebruikte materialen en hun perfecte afwerking stellen

nieuwe normen. Het designconcept geeft aan de futuristische techniek de decante aantrekkingskracht van modern klassiek. Dat is het bijzondere van de autogeschiedenis. Gun uzelf dus het genoegen van een uitgebreide proefrit.





Nieuwe ideeën voor uw comfort.

Een zo fundamenteel nieuwe auto als de Audi A8 biedt ook op het gebied van comfort veel innovaties. Voor een goede reis onder alle omstandigheden.

Eersteklas airconditioning. Dankzij techniek die nieuwe normen stelt.

Ons doel was alle passagiers het beste comfort te bieden. En de algehele veiligheid te vergroten door alles te doen voor een optimale conditie en concentratie van de bestuurder. De comfort-airconditioning in de Audi A8 die reageert op de stand van de zonnestraling is een uitstekend voorbeeld.

Deze nieuwe automatische airconditioning van Audi houdt rekening met de invalshoek en intensiteit van de zonnestraling. Bovendien kan het systeem vaststellen of de zon links of rechts naar binnen schijnt. Het reageert daarop door de temperatuur en hoeveelheid van de binnenstromende lucht per zijde aan te passen. Daardoor kan deze airconditioning de bestuurder en de voorpassagier individueel een optimaal klimaat verschaffen.

En aangezien bij Audi individualisten niet alleen achter het stuur zitten, kan zowel de bestuurder als de voorpassagier

met de hand zijn persoonlijke wensen ten aanzien van het klimaat in de Audi A8 verwezenlijken.

Bij deze volledig nieuw ontwikkelde airconditioning is veel aandacht besteed aan het geluidsniveau. Zo is de aan de grote binnenruimte aangepaste luchtstroom zeer geruisloos. Een andere doordachte ontwikkeling is dat de restwarmte van de motor kan worden gebruikt om het interieur van de geparkeerde auto te verwarmen.

Wij willen dat u zich in de Audi A8 altijd beter voelt dan in een andere auto.

Het dashboard, met combi-instrument, en overige instrumenten behoren tot een totaal vormgevingsconcept en zorgt ervoor dat de bestuurder de auto probleemloos kan bedienen. De techniek achter dit instrumentarium is overigens zo ver gevorderd, dat het voor zichzelf zorgt en autonoom kan beslissen over details.

Wie veel rijdt, heeft meer comfort nodig. Zoveel als in de Audi A8.

Dit is ook te danken aan een nieuwe beglazing, die Audi als eerste autofabrikant aanbiedt. Het gebruikte warmtewerende glas is gelaagd en bestaat uit een kunststof-folie tussen twee ruiten. Het buitenste glas heeft bovendien een metaallaag die infrarood licht reflecteert: daardoor wordt ongeveer 30% van de zonnewarmte weerkaatst. Daarbij komt de bescherming van het interieur tegen UV-straling. Deze wordt voor 99% tegengehouden.

Ten slotte levert de hoge geluiddempende werking van dit glas een belangrijke bijdrage aan het lage ruisniveau in de Audi A8. Het glas biedt bovendien meer weerstand bij pogingen tot inbraak.





Communicatie tussen
mens en auto.



Wij hebben het dashboard leren schrijven.

Het Auto-Check-Systeem bevestigt direct na het starten van de motor met een "OK" dat alle gecontroleerde functies foutloos werken. Als er storingen optreden of bepaalde vloeistoffen onder een minimum niveau dalen, wordt dat gemeld op de display. Nieuw daarbij is dat na een groot symbool, dat direct de aandacht vraagt, een meldtekst in beeld komt. Deze beschrijft uitgebreid in maximaal zeven regels wat er aan de hand is.

De verlichting van het instrumentarium geschiedt door middel van LEDs. Zij staan bekend om de zeer lange levensduur.

Er zijn ook praktische vooruitgangen bij het radio-informatiesysteem.

Het nieuw ontwikkelde audiosysteem "Delta cc" biedt de functie Traffic Program Memo, TPM. Het is een digitaal spraakgeheugen dat automatisch steeds de meest actuele

verkeersinformatie opslaat. Indien gewenst, werkt TPM ook bij een uitgeschakeld apparaat. U kunt met een druk op de knop eenvoudig de meest recente verkeersinformatie oproepen.

Open voor toekomstgerichte communicatie.

Vanzelfsprekend leveren wij desgewenst een autotelefoon met een mogelijkheid voor handsfree spreken. Uw Audi-dealer beantwoordt graag alle mogelijke vragen op dit gebied.

Het hoeft geen betoog dat het uitrustingsniveau past bij een auto in de klasse.

Voor uw veiligheid en comfort doen wij alles. De Audi A8 heeft daarom standaard onder meer twee airbags, gordelspanners, boordcomputer, Auto-Check-Systeem, elektrische ruitbediening vóór en achter, elektrisch verstelbare en verwarmbare buitenspiegels, stuurbekrachtiging (Servotronic als meeruitvoering), centrale portiervergrendeling, interieurluchtfilter,

warmte werend glas (2.8), warmte en geluidsisolerend dubbel glas (4.2 quattro), antiblokkeersysteem (ABS) met elektronische remkrachtverdeling (EBV) en een elektronisch sperdifferentieel (EDS).

Om uw zitpositie op de best mogelijke manier in te stellen is de stuurkolom in de Audi A8 zowel verticaal als horizontaal verstelbaar.

Als meeruitvoering is ook een geheugenfunctie leverbaar die automatisch de gewenste persoonlijke instellingen oproept.

Met de nieuwste informatie-technologie hebt u controle over het autorijden van morgen.







De 2,8 liter V6: toonaangevend voor de nieuwe zescilinder-trend.

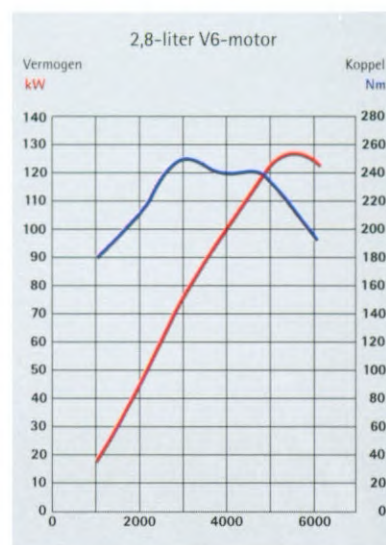
Audi A8 2.8:
vermogenscurven
en koppelkromme.

"... toont Audi op indrukwekkende wijze hoeveel high-tech kan worden samengebracht in een zeer kleine ruimte"
Mot, 16 oktober 1993.

Zijdezacht lopende zescilinder-motoren die hun vermogen spontaan en gelijkmatig leveren bij elk toerental, zijn tijdloos en blijven fascineren. Maar de moderne motorontwikkeling is al een stap verder. De nieuwe zescilindermotoren zijn ook nog eens zeer compact, licht in gewicht en bieden veel trekkracht.

Audi bouwt de compacte V6.

Zes cilinders in V-vorm hebben in dynamische auto's een zekere toekomst. Dit bouwprincipe is een voorwaarde om motoren compacter en lichter te bouwen dan ooit. En deze motor loopt ook zeer geruisloos. Onder meer doordat het motorblok en de krukas van een V6 bijzonder torsiestijf kunnen worden geconstrueerd.



De 2,8-liter V6 van Audi is de kortste en lichtste zescilindermotor met deze cilinderinhoud.

De spontane manier waarop hij zijn vermogen levert, fascineert. Maar hij biedt iets dat van nog groter belang is dan een levendig en gecultiveerd gedrag, iets dat nog meer betekent voor het rijcomfort: het hoogste koppel in zijn klasse bij lage en middelhoge toerentallen.

Dit voordeel hebben we bereikt door toepassing van een omschakelbaar inlaatspruitstuk dat de aangezogen lucht via kanalen met verschillende lengtes naar de cilinders voert - afhankelijk van het toerental en gestuurd door zes kleppen. Een lang, smal kanaal voor een hoog koppel bij lage toerentallen. En een kort, breed kanaal voor veel vermogen bij hoge toerentallen. Het maximum koppel bedraagt 250 Nm bij slechts 3000 1/min.

Wij wilden het principe verbeteren. En de details.

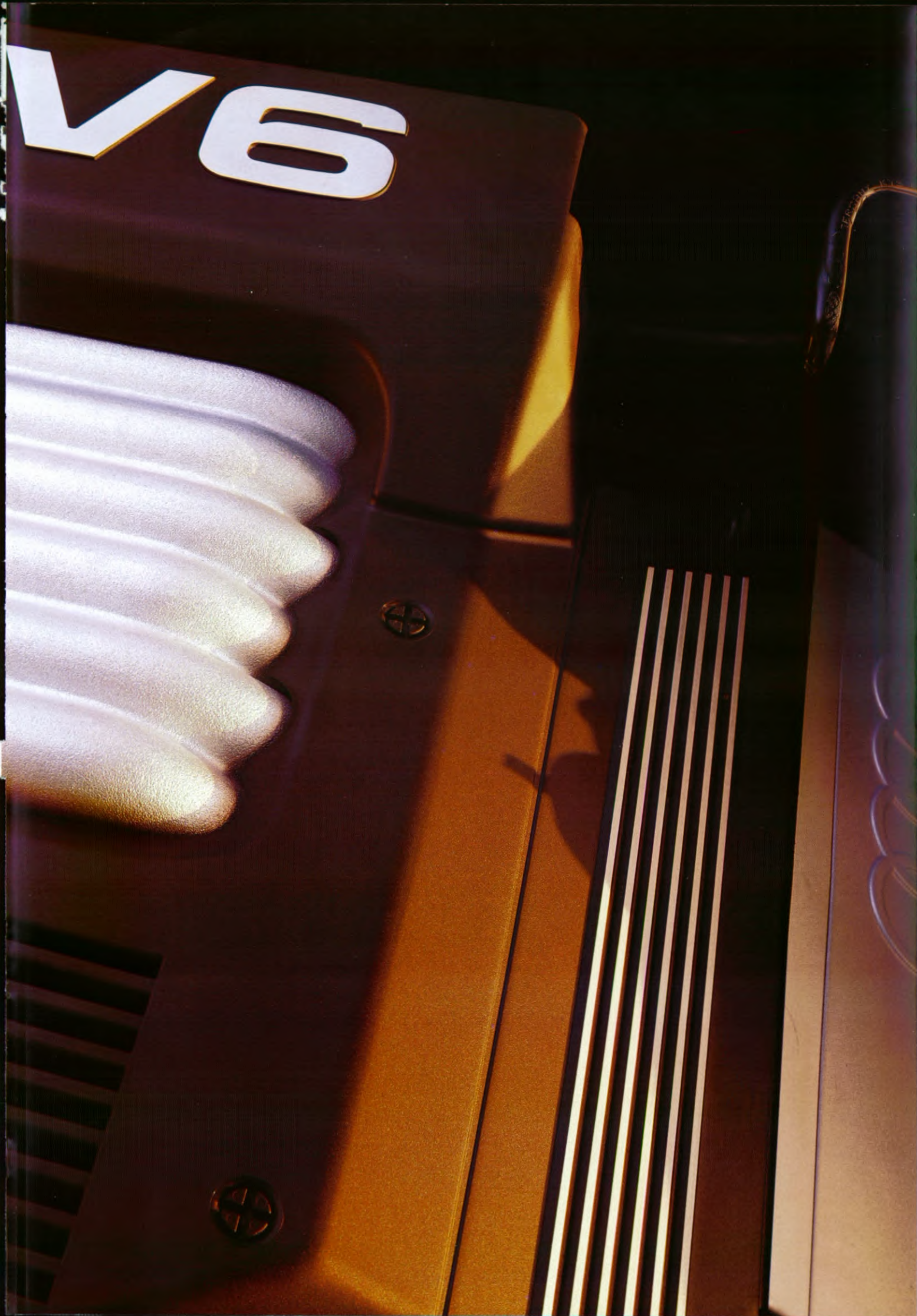
De Audi A8 2.8 heeft een uiterst moderne, lichtgebouwde zescilinder motor. En dankzij ASF was meer vermogen verbodig. Daardoor zijn de uitstekende prestaties en het geringe verbruik van de Audi A8 met de 2,8-liter V6 toonaangevend in deze klasse.





Audi A8: het
vermogen om de
toekomst binnen
te rijden.





Nieuwe precisie wordt digitaal geregeld.

De digitale regeling garandeert al direct na de koude start een gelijkmatige en rustige loop van de motor. Een luchtmassameter met hittedraad regelt de hoeveelheid aangezogen lucht. De meetgegevens dienen als norm voor de hoeveelheid brandstof die het geheel elektronische, sequentiële injectiesysteem inspuit. Dat betekent dat het brandstofmengsel voor elke cilinder afzonderlijk wordt gemeten en steeds op het optimale moment wordt ingespoten. Samen met een cilinderselectieve pingelregeling (met één pingelsensor per cilinderrij) zorgt dit voor het hoogst mogelijke rendement.

De ontsteking met drie dubbele bobines is onderhoudsvrij. Deze wordt door het motor-management geregeld en werkt zonder verdeler.



Uiterst korte bouwwijze van de motor door de "split-pin" krukas (elke krukas-hoofdtap heeft een 30°-verspringing om plaats te bieden aan twee drijf-stangen). Door de 90° V-vorm is ook de bouwhoogte gering.



Het omschakelbare inlaatspruitstuk in de Audi A8 2.8 zorgt met het lange aanzuigkanaal voor veel trekkracht bij lage toerentallen (witte pijl). Boven 4100 l/min is er door het korte aanzuigkanaal een extra hoog vermogen (blauwe pijl).

Twee lambdasonden regelen de verhouding tussen lucht en brandstof voor een optimale samenstelling van de uitlaatgassen. De behandeling hiervan vindt plaats in twee apart werkende drieweg-katalysatoren.

Gemakkelijk betekent effectief: een nieuwe automatische versnellingsbak die zich aanpast aan de bestuurder.

De Audi A8 beschikt over een exact en gemakkelijk te schakelen 5-versnellingsbak. Daarmee

kunnen de trekkrachtvoordelen van de V6 volledig worden gebruikt.

Zeer sportief accelereren is net zo goed mogelijk als ontspannen, "schakellui" voortgliden. Als meeruitvoering bieden we de Audi A8 2.8 aan met 4-traps automatische versnellingsbak met koppeling voor overbrugging van de koppelomvormer en het dynamische schakelprogramma (DSP). Deze transmissie past zich geheel aan uw persoonlijke rijstijl aan. Dat betekent meer rijcomfort en een lager verbruik. Met het DSP kunt u tot 8% brandstof besparen ten opzichte van een conventionele automaat.

Het DSP kiest uit zes mogelijke schakelpatronen aan de hand van de rij-omstandigheden en uw rijstijl steeds het best passende patroon. Het systeem herkent zelfs extreme situaties zoals rijden in de bergen of met een aanhanger. Het DSP maakt het dus overbodig zelf een schakelprogramma te kiezen. Voor de eerste keer past een automaat zich aan de bestuurder aan. En niet andersom.

Audi A8.

Nieuwe dynamiek voor de topklasse.

De Audi A8 opent de deur naar een nieuwe denkwijze over vermogen.

Om de prestaties van grote en krachtige auto's te bereiken heeft een Audi A8 door zijn gewichtsvoordeel minder vermogen nodig. En zo leiden een lichte constructie, een hoge rijcultuur en een voorbeeldige rijveiligheid tot een actief rijgenoege. De cultuur van de topklasse en de lichte carrosserie bepalen het motorengamma. Wij hebben ons gehouden aan een belangrijk principe, net zoals u zou doen: om de bestuurder steeds opnieuw te fascineren moet een motor vooral bij lage toerentallen veel trekkracht hebben.

De 2,8-liter V6 vormt een uitstekend voorbeeld van hoe we met weinig vermogen de rijdynamiek van de topklasse op een hoger niveau kunnen brengen. Hij levert 128 kW (174 pk). Dat is relatief weinig voor een grote limousine. Maar een Audi A8 2.8 met handgeschakelde versnellingsbak accelereert in 6,5 s van 0 tot 80 km/u en in 9,1 s van 0 tot 100 km/u. Met de automaat hebt u van 0 tot 100 km/u 10,2 s nodig. De topsnelheid bedraagt 228 km/u (handgeschakeld) respectievelijk 225 km/u (automaat).

Wat het rijden met de V6 zo buitengewoon aangenaam maakt, is de voortreffelijke trekkracht. Hij bereikt zijn maximum van 250 Nm bij 3000 1/min, maar een zeer respectabele 220 Nm is tussen 2000 en 5000 1/min altijd beschikbaar. Daardoor kunt u veilig, soepel en zeker ook comfortabel rijden. Hiermee is de tegenstelling opgeheven tussen een hoog koppel bij lage toerentallen en een spontane ontwikkeling van

het vermogen. De Audi A8 2.8 met deze V6-motor heeft beide.

De tweede krachtbron, de lichtmetalen 4,2-liter V8, is een opvallende vertegenwoordiger van de moderne motorenbouw. Hij biedt een enorme trekkracht. Minstens 350 Nm tussen 2.200 en 6.000 1/min. Het maximum van 400 Nm bereikt hij al bij 3.300 1/min.

Zo levert hij absolute topprestaties met 220 kW (300²pk), tiptronic, permanente vierwielaandrijving, de aluminium carrosserie en het lage gewicht van 1.725 kg. Van 0 tot 100 km/u accelereert de Audi A8 4.2 quattro in 7,3 s. De topsnelheid is elektronisch begrensd op 250km/u.

Nooit eerder was het lichte zo sterk en het sterke zo licht.





De 4,2-liter motor met 32 kleppen. Een intelligente V8.

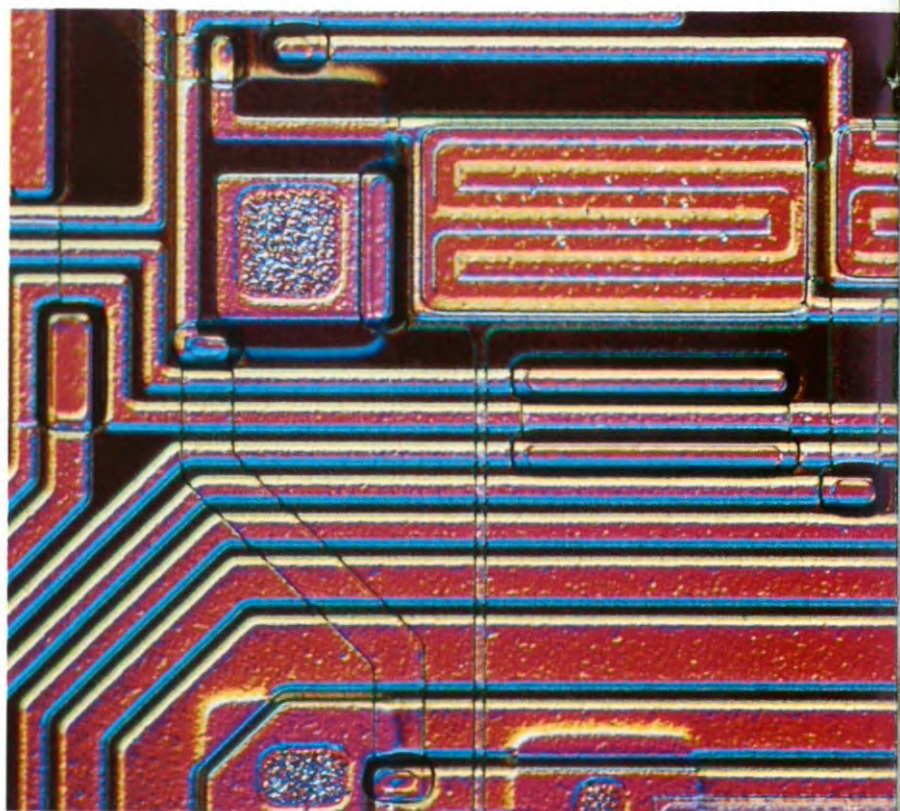
Een vermogen van 220 kW (300 pk) stelt superieure rijprestaties zeker voor deze grote en lichte limousine.

De 4,2-liter V8-motor in de Audi A8 4.2 quattro maakt een buitengewoon rijgenoege mogelijk.

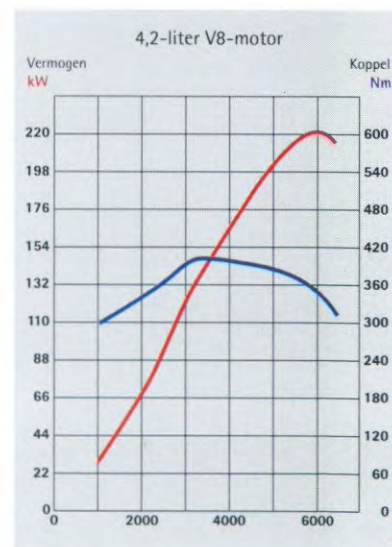
Het dynamische rijgedrag, de spontane en moeiteloze ontwikkeling van het vermogen in elke situatie en de prestaties zijn zoals we ze eigenlijk alleen kennen van topklasse sportwagens. En dat is allemaal voor het eerst gerealiseerd met een techniek die een hoog prestatiepotentieel niet bestraft met een hoog verbruik.

Het motorblok is gebouwd van een aluminium-siliciumlegering. Hoewel dit het zwaarste deel van de motor is, blijft het met 29 kg een lichtgewicht.

De zuigers glijden daarbij direct op schoongeëtste silicium-kristallen, de zuigerbodem is met een ferrostan-laag beschermd om slijtage tegen te gaan.



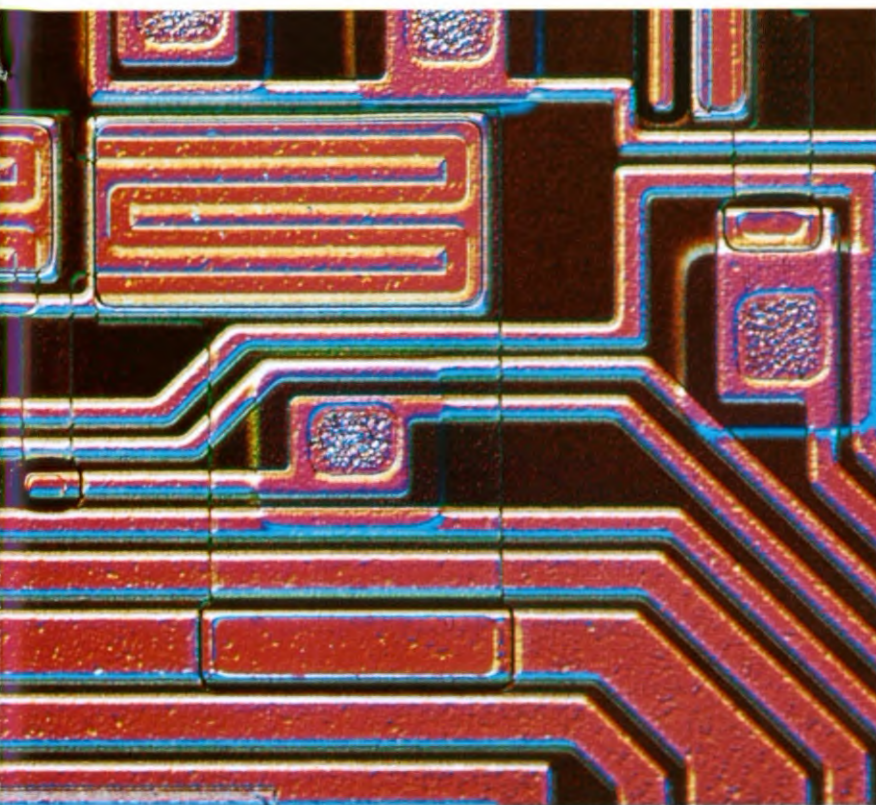
Om nog meer gewicht te sparen bij de bewegende massa's in de motor zijn de krukas, de drijfstangen en de zuigers zeer licht uitgevoerd. Dat heeft een bijzonder positieve uitwerking op de rijdynamiek en de akoestiek. Voor de ademhaling van de cilinders zorgen steeds vier kleppen die door twee nokkenassen worden bediend. De uitsparingen in de zuigerbodem zijn met uiterst geringe toleranties rondom gefreesd om een blijvend hoge en effectieve compressie mogelijk te maken. De hydraulische kleppenafstelling draagt op zijn beurt weer bij aan de comfortabel rustige loop van de motor.



Door de gepatendeerde Audi-techniek stijgt het koppel.

Veel hulpaggregaten zijn van begin af aan in de motor geïntegreerd.

Audi A8 4.2 quattro:
vermogenscurve
en koppelkromme.



Hoogstmoderne elektronica regelt de Audi 4,2-liter V8 met 32 kleppen.

Het complete inlaatsysteem is ingebed tussen de cilinderrijen. Een volledig nieuw omschakelbaar inlaatspruitstuk met draaischuifkleppen voert de aanzuiglucht door kanalen van verschillende lengtes naar de cilinders, afhankelijk van het toerental. Daardoor stijgen koppel en vermogen, en deze winst vinden we terug in een groot toereengebied. Het maximum koppel van 400 Nm wordt bereikt bij 3300 1/min.

Elektronische première: de echte achtcilinder Motronic.

In de Audi A8 werkt de eerste V8 Motronic, die elke van de acht cilinders apart bedient. Deze volledig sequentiële inspuiting

beschikt over een speciale regeling voor koude starts en voor een warme motor. Een cilinderselectieve pingelregeling bewaakt het ontstekingsstijdstip en past dit aan de gebruikte brandstofkwaliteit aan. De Motronic regelt ook de tankontluchting en de benzinedamperugvoer uit het filter met actieve koolstof. Verder zorgt hij voor de onderbreking van de benzinetoevoer bij gas loslaten, de communicatie met de transmissie, het diagnosesysteem en de noodfuncties.

Een helder woord over uitlaatgassen.

De emissies van de V8-motor worden geregeld door twee lambdasonden. Twee dubbel-

wandige uitlaatpijpen voeren de verbrandingsgassen naar twee katalysatoren. Dankzij de uitstekende isolerende werking brengen ze de katalysatoren met drielaags edelmetaalbekleding snel op bedrijfstemperatuur. Zo bereikten we een 50% snellere opstarttijd en 30% minder emissies.

Ook in de akoestiek gelden strenge regels.

Het motorblok en de structuur van de zijwanden zijn massief en extra stijf uitgevoerd. De fijnafstemming van de motorsteunen is gedaan terwijl ze waren bevestigd aan de motor en de lagers zijn 20° uit verticale positie geplaatst. Dit voorkomt trillingen en het doorgeven daarvan. De torsiestijve krukas, het ontkoppelde, akoestisch vervolmaakte en variabele inlaatspruitstuk en de van de motorlagers gescheiden gemonteerde dynamo dienen hetzelfde doel: geruisloze draaikarakteristiek.

Schakel automatisch over op de toekomst. Met tiptronic.

Onder de automatische versnellingsbakken is de tiptronic ongeveer hetzelfde als het ei van Columbus.

Als eerste limousine ter wereld biedt de Audi A8 4.2 quattro het comfort van een automaat met de sportiviteit van zelf schakelen. Standaard.

Een limousine met een 4,2-liter V8 en handgeschakelde versnellingsbak is voor velen onvoorstelbaar. Maar er zijn steeds meer automobilisten die ondanks het genoegen van hoogstaand comfort ook de mogelijkheid wensen zelf actief en dynamisch te schakelen.

De oplossing is de Audi tiptronic. Deze automatische versnellingsbak vervult beide wensen, zonder compromissen. Behalve het automatische niveau biedt hij een handmatig tip-schakelniveau. Ontkoppelen maakt hij in elk geval overbodig.

De tiptronic is eenvoudig de slimste automaat...

Op het automatische niveau zorgt het dynamische schakelprogramma (DSP) voor een optimale schakelkarakteristiek. Afhankelijk van de rijstijl (van economisch tot zeer sportief) en van de wegomstandigheden kiest het DSP uit negen voor-geprogrammeerde schakelatronen steeds het meest geschikte.

De bestuurder kan zich concentreren op het rijden - de tiptronic schakelt in alle situaties zoals hij het zelf ook zou doen.

En het systeem denkt mee: het schakelt voor bochten niet onverwacht naar een hogere versnelling, en reageert snel in situaties waarin een gewone automaat juist traag optreedt.

...en de modernste automaat van dit moment.

Met de hand bediend is de tiptronic een ideale transmissie voor actieve automobilisten. Zij laten zich het genoegen van sportief schakelen niet ontnemen, maar hoeven niet per se de koppeling te bedienen. Een korte tip-beweging naar voren (+) zorgt ervoor dat een hogere versnelling wordt ingeschakeld, door een tip-beweging naar achteren (-) wordt teruggeschakeld. Dit gebeurt zonder onderbreking van de trekkracht. Het betekent dat u tijdens het schakelen uw voet op het gas kunt houden.

Zowel bij "zelf" schakelen als bij "laten" schakelen toont de display in het instrumentarium, in welke versnelling de transmissie staat.





Audi A8 2.8:
voor het eerst is de grote
veiligheid van voorwielaandrijving
beschikbaar voor de topklasse.



De spoorvastheid van voorwiel-aandrijving, de stuurkwaliteiten van achterwielaandrijving en de rijdynamiek van een grote limousine; ze zijn voor het eerst samengebracht in de Audi A8.

Als we de voor- en nadelen van de aandrijfconcepten in verschillende situaties naast elkaar zetten, blijkt dat voorwielaandrijving voordelen heeft als het gaat om rijveiligheid. Veel kenners betreuren het dat in de topklasse tot nu toe geen voorwielaandrijving werd aangeboden. Maar met een geheel nieuw onderstel heeft Audi de voordelen van voorwiel-aandrijving beschikbaar gemaakt voor topklasse limousines.

Zonder compromissen.

Bij de combinatie van een aandrijf-slipregeling (ASR) en elektronische differentieelsper (EDS) overtreft de voorwiel-aangedreven Audi A8 2.8 alle achterwielaandrijvers op de belangrijkste criteria van rijveiligheid.

Door de volledig nieuwe vooras met vier draagarmen hebt u alleen maar voordelen van de voorwielaandrijving: bij rechthoek rijden op slecht wegdek, bij zijwind, bij snelle uitwijkmanoeuvres, bij veranderende lastenverdeling of bijvoorbeeld wanneer u in een bocht het gas loslaat.

Er is maar één manier om deze prima rijveiligheid te overtreffen: met de Audi A8 4.2 quattro, standaard voorzien van permanente vierwielaandrijving. Audi combineert het rijcomfort van de topklasse met de wendbaarheid van een sportwagen. Een hoog comfort is vanzelfsprekend. Maar zo'n stuurprecisie en wendbaarheid had niemand verwacht in de topklasse. Ze leveren bovendien een belangrijke bijdrage aan de actieve veiligheid.

De nieuwe kwaliteit van voorwiel-aandrijving: optimale rechthoekstabiliteit, ook bij hoge snelheden, veel comfort, wendbaarheid en voorbeeldige controle over de auto, zelfs in extreme situaties.

Concept-vergelijking	Tractie leeg	Tractie beladen	Rijgedrag in bochten op hoge snelheid	Rijgedrag bij accelereren in de bocht	Reactie op andere lastenverdeling op slecht wegdek	Zijwind-gevoeligheid	Rechthoekstabiliteit op slecht wegdek
Achterwiel-aandrijving	0	+	0	-	-	0	-
Voorwiel-aandrijving	+	0	+	+	+	+	+
Permanente vierwiel-aandrijving	++	++	++	++	+	+	+

Beoordeling: ++ zeer goed, + goed, 0 redelijk, - voldoende

Hier wordt een theoretische voorsprong realiteit.

De uitvoerige wielgeleiding van de vooras met vier draagarmen isoleert de aandrijfkrachten van het stuursysteem. Nog nooit had een vier- of voorwiel-aangedreven auto zo'n aangenaam stuur- en rijgedrag.

De Audi-voorwielophanging met vier draagarmen biedt zeer veel actieve veiligheid met nog meer weerstand tegen dwarskrachten en een opnieuw verhoogde rechthoekstabiliteit. Tegelijk stelt deze ophanging het rijcomfort van de topklasse zeker.

De vooras met vier onafhankelijke draagarmen maakt de besturing vrijwel ongevoelig voor storende invloeden van de aandrijfkrachten en de weg. Het bijzondere kenmerk is dat de denkbeeldige stuurbewegingsas draait op twee fictieve, naar buiten verlegde draaipunten. De voordelen zijn dat de afstand tussen de fusee-kogel en de wielmiddellijn korter is, en dat aandrijfkrachten en onbalans minder invloed hebben op de besturing.

Vier robuuste draagarmen geleiden het wiel. Wrijvingsarme kogelkoppes verbinden de draagarmen met de fusee. De verbinding met de carrosserie (boven) en het hulpframe (onder) is verzorgd door middel van royaal bemeten rubberen lagers.

De rubberen lagers zijn kleine kunststukken: de elasticiteit van het materiaal is in elke richting verschillend. Zo bieden ze een comfortverhogende isolatie tussen onderstel en carrosserie, en tegelijk zorgen ze door de uitgekiende stijfheid voor optimale wielgeleiding.

De dubbelwerkende gasgevulde schokdempers en de schroefveren zijn samen ondergebracht in één eenheid. Het veerbeen heeft geen wielgeleidingsfuncties in lengte- of zijwaartse richting.

Geluiden en trillingen tegelijk dempen werkt het best.

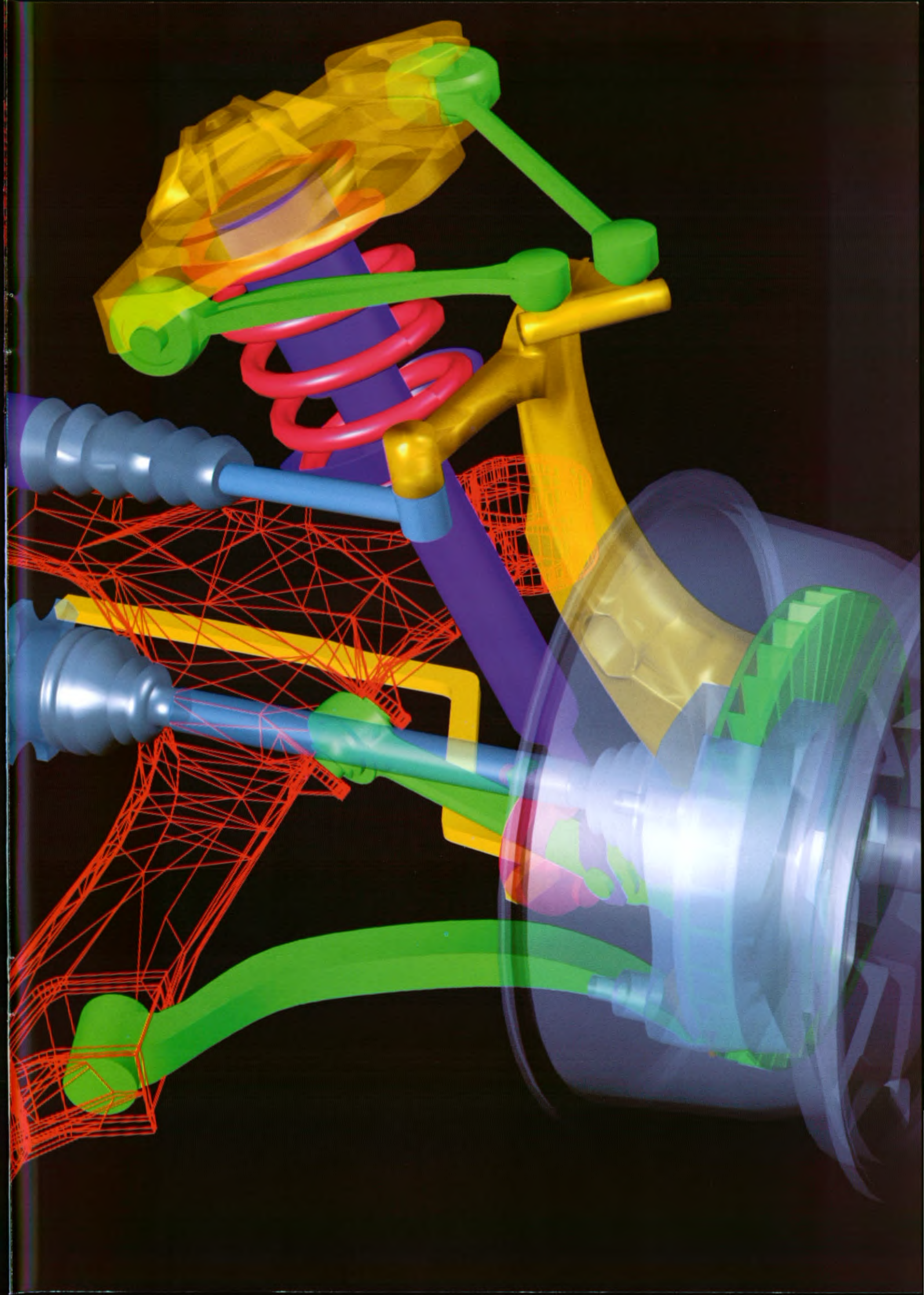
Het speciale hulpframe waaraan de onderste draagarmen zijn bevestigd en dat bovendien de motor en transmissie draagt, is aan de langsdragers van de carrosserie bevestigd met rubberen lagers.

Hierdoor is de passagiersruimte geïsoleerd van eventuele motortrillingen en wegdek-invloeden. Trillingen van de vooras in lengterichting worden hydraulisch gedempt bij de onderste geleide-arm.

Voor hoge stabiliteit tijdens optrekken en afremmen hebben we twee maatregelen genomen. Een extra polyurethaanveer en een progressieve trekveer op de aanslag van de schokdempers vangen de bewegingen van de carrosserie comfortabel op, zowel dwars als in lengterichting ten opzichte van het onderstel - het rollen en dompen. Bovendien vermindert de afstemming van de nieuwe voorwielophanging dat de neus omhoog komt bij accelereren en duikt bij afremmen.

Het nieuwe stuurgevoel.

Als aandrijfkrachten niet meer via het stuurwiel aan de bestuurder worden doorgegeven, herkent hij de vier- en voorwielaandrijving alleen nog aan de goede tractie en de prettige wendbaarheid. In de Audi A8.



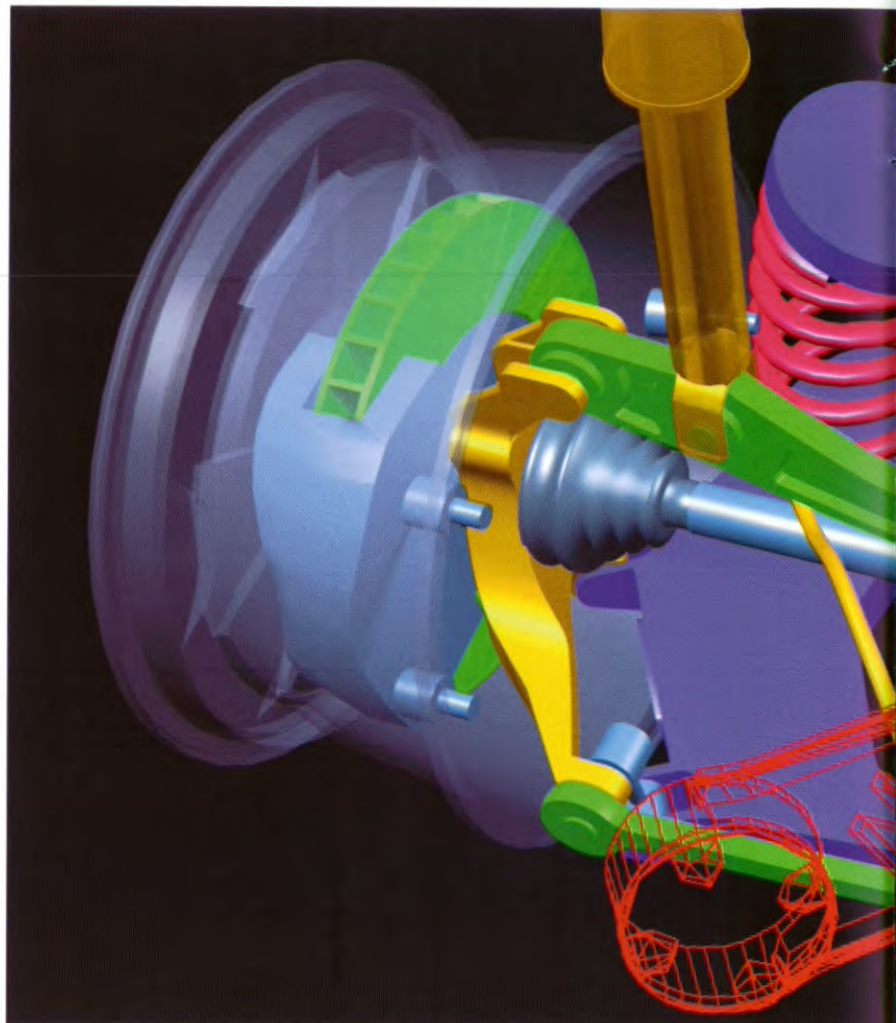
Alleen de Audi A8 biedt rijveiligheid op dit niveau

Het beste halen uit een eersteklas onderstel kan zonder twijfel alleen met de Audi Space Frame ASF-carrosserie.

De ASF-carrosserie heeft een grotere torsiestijfheid dan een vergelijkbare stalen carrosserie. Dat is de basis. Aan deze fysieke voorwaarde moet zijn voldaan om de hoge norm van rijgedrag van exclusieve limousines nog verder te verhogen.

Zo werkt de natuurkunde: een carrosserie die op slechte wegen en onder extreme rij-omstandigheden tordeert, beïnvloedt vanzelfsprekend het functioneren van het onderstel. En leidt bijvoorbeeld tot een ongewenst stuurgedrag.

De torsiestijve en lichte ASF-carrosserie reageert veel minder. En benut daardoor de mogelijkheden van een eersteklas onderstel veel beter.



De uitgebreide wielgeleiding van de vooras met vier draagarmen, die zowel bij de voor- als vierwielaandrijving is toegepast, voorkomt dat aandrijfkraften het rijgedrag beïnvloeden.

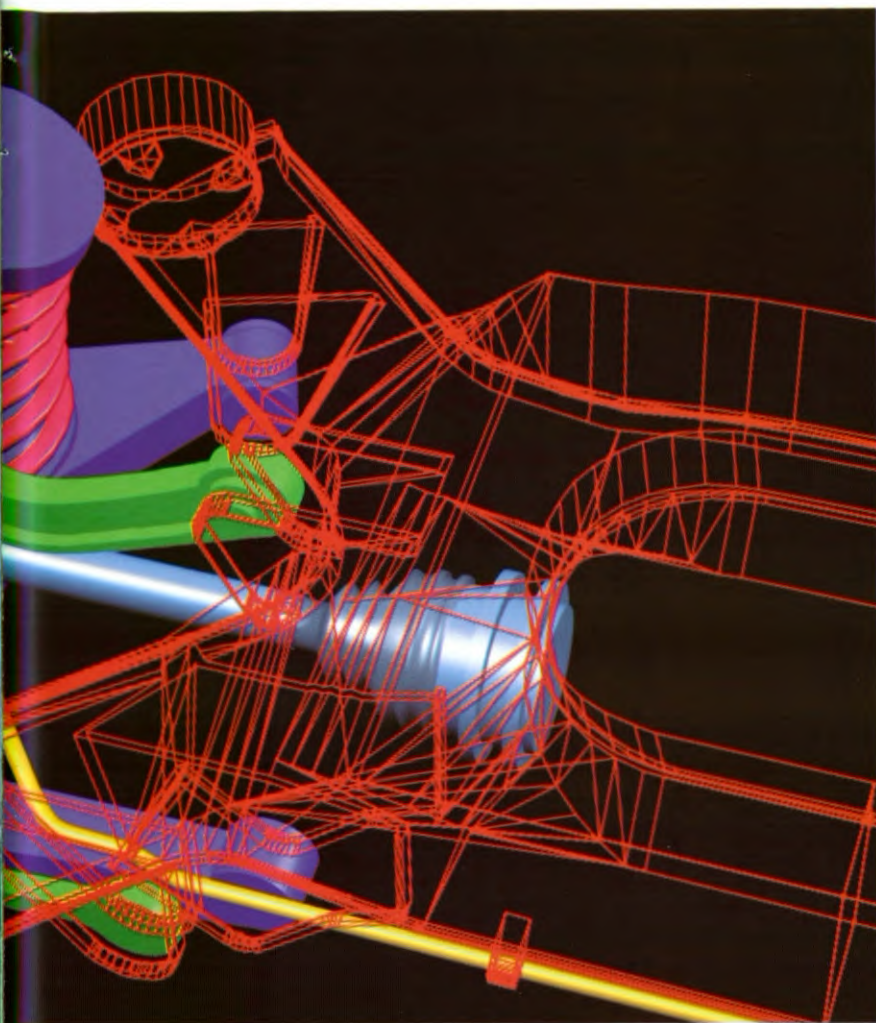
De nieuwe achteras met spoorstangen en trapezium-draagarmen maakt het eersteklas rijgedrag nog stabiel.

De trapeziumdraagarmen zijn hol uitgevoerd in een vormvaste en lichte aluminiumlegering. Ze compenseren de krachten op de

wielen en de aandrijf- en remreacties die geen dwarskrachten kennen.

Deze armen maken de mogelijkheden duidelijk van de moderne lichte bouwwijze met aluminium. Ze wegen 3,5 kg minder dan vergelijkbare stalen armen. Ook de bovenste dwarse draagarmen en de spoorstangen zijn van aluminium.

Alle onderdelen van de wielgeleiding zijn bevestigd aan een torsiestijf hulpframe. Door deze bouwwijze in combinatie met royaal bemeten rubberen lagere



De nieuwe achteras met trapezium-draagarmen: moderne lichte bouwwijze van aluminium voor een veilig weggedrag.

konden we een nauwkeurige wielgeleiding en een hoog rijcomfort realiseren.

Om de rijgeluiden verder terug te dringen zijn de schroefveren en de dubbelwerkende gasgevulde dempers door goed isolerende rubberen lagers verbonden met de carrosserie. De gewichtsbesparende holle stabilisator is elastisch opgehangen in het hulpframe.

Het geheim van de balans.

De stabiliteit en geleidingskarakteristiek van de achteras zijn zo goed dat ook uitwijkmanoeuvres bij hoge snelheden veilig kunnen worden uitgevoerd. De goede elastische geometrie van de Audi-as levert een meesteuereffect op dat actieve besturing op de achterwielen overbodig maakt.

Het nieuwe remmen.

Op de vooras van de Audi A8 werken zeer krachtige remmen met zwevende remzadels. De ver rond de remschijven grijpende zadels maken het mogelijk twee aparte sets remvoering per remzadel te gebruiken voor een extra groot remoppervlak. In combinatie met de dubbele remzuigers wordt daarmee een zeer grote remcapaciteit bereikt. Hierdoor daalt de remtemperatuur en worden de weerstand tegen fading en de levensduur vergroot.

Ook de open bouwwijze - de remvoeringen zijn niet radiaal afgedekt - leidt tot een lagere temperatuur en maakt het vervangen van de voeringen gemakkelijker. Elke uitvoering van de Audi A8 beschikt over twee diagonaal gescheiden remcircuits, zelfventilerende remschijven (behalve achter bij de Audi A8 2.8) en het anti-blokkeersysteem (ABS) met elektronische remkrachtverdelers (EBV).





Voor de Audi A8 hebben we de quattro aandrijving in topvorm gebracht.

Met een Audi quattro hebt u alleen natuurkundig gesproken al een doorslaggevende voorsprong.

De vier afbeeldingen laten zien hoe de werking van de centrale differentieelsper in combinatie met EDS de aandrijfkrachten verdeelt over de wielen met de meeste grip.

De permanente vierwiel-aandrijving biedt onder alle omstandigheden het beste rijgedrag. En daarmee vormt deze de noodzakelijke basis voor optimale rijveiligheid.

1. U beschikt over een uniek acceleratievermogen in rechte lijn dankzij maximale tractie.
2. De auto blijft in de bochten stabiel waar andere al gaan slippen.
3. Wanneer u het gas loslaat in de bocht, reageert vierwiel-aandrijving veel minder op een gewijzigde lastenverdeling dan achterwielaandrijving.
4. Vierwielaandrijving garandeert in combinatie met ABS voortreffelijke rem-eigenschappen.
5. Vierwielaandrijving behoudt de goede rechthoekstabiliteit ook op sneeuw en ijs, losse bladeren en kinderhoofdjes.
6. Vier aangedreven wielen kunnen veel beter de aandrijving verzorgen en tegelijk de zijwaartse krachten opvangen.
7. Uitwijkmanoeuvres zijn mogelijk met een grotere rijstabiliteit en zijn dus veiliger.

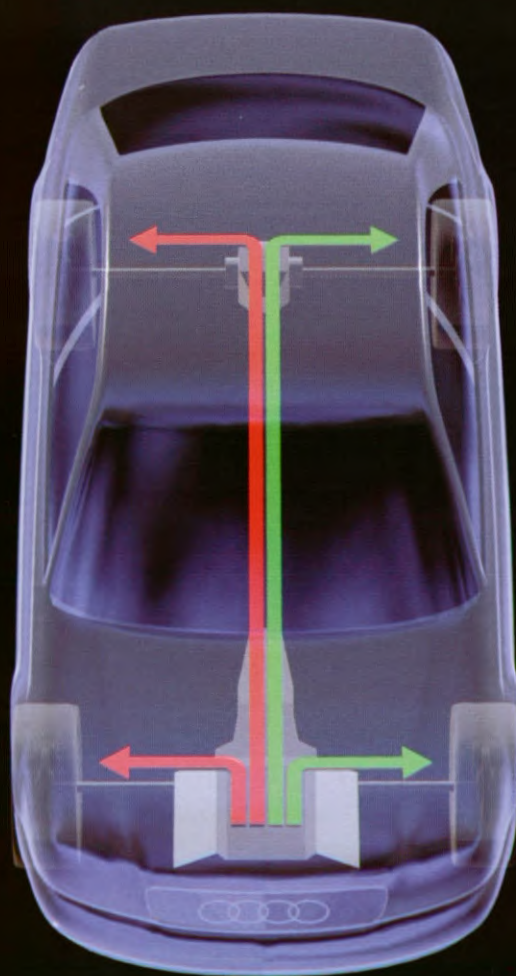
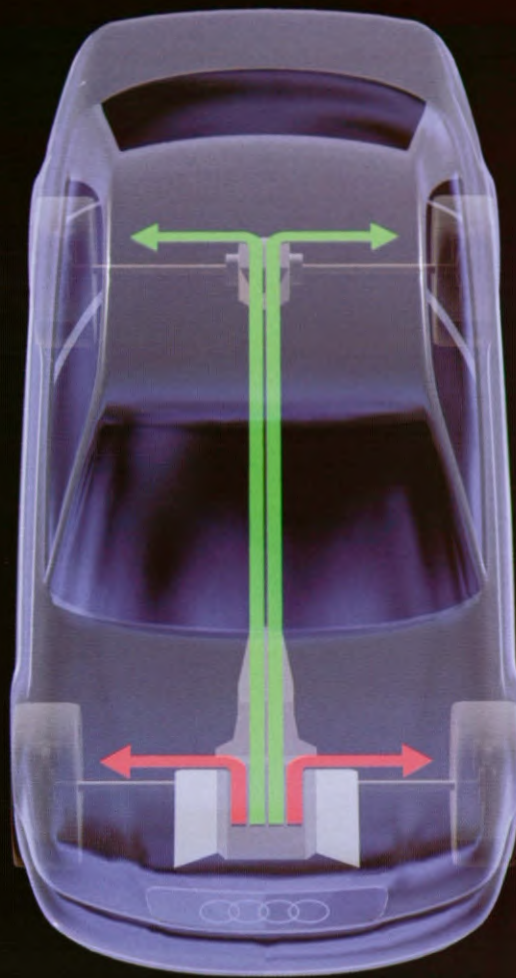
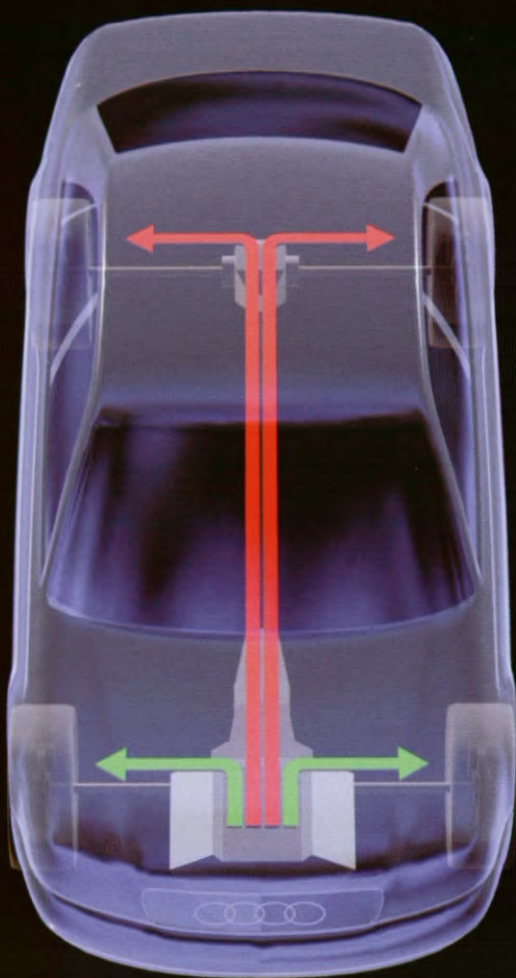


8. Het gedrag bij aquaplaning is veiliger dan bij een achterwielaangedreven auto.

Audi is een pionier in permanente vierwielaandrijving voor gebruik op de weg.

Naast de in de versnellingsbak ingebouwde centrale differentieelsper is de aandrijflijn ook nog eens voorzien van nieuwe extra sperfuncties. De anti-slipregeling van de aangedreven wielen geschiedt op elk van de vier wielen elektronisch gestuurd door middel van een korte rem-ingreep.

De vierwielaandrijving met elektronische differentieelsper (EDS) is het lichtste, eenvoudigste en meest effectieve systeem om optimale tractie te verkrijgen. Bij de Audi A8 2.8 met V6-motor en voorwielaandrijving wordt de tractie standaard verbeterd met EDS. Ook een aandrijf-slipregeling (ASR) is leverbaar, die via de ABS-sensoren signaleert of een wiel dreigt door te slippen: dan wordt het vermogen van de motor tijdelijk teruggebracht.





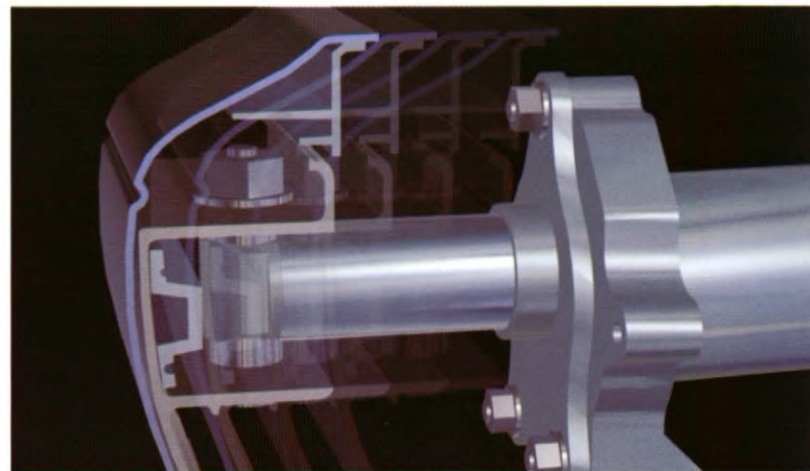
Ook bij de kwaliteit heeft aluminium de sterkste argumenten.

De schokdempers achter de voorbumper komen na indrukken door een aanrijding tot 10 km/u weer in hun oorspronkelijke staat terug.

Het Audi Space Frame ASF in de nieuwe Audi A8: eenvoudig ingebouwd in het concept.

Ingebouwde kwaliteit voor betere gebruikseigenschappen en lagere kosten.

Het bijzondere aan de revolutionair nieuwe ASF-carrosserie is dat deze, ondanks de onovertroffen eigenschappen, eenvoudiger is opgebouwd en minder onderdelen kent dan een stalen carrosserie. De constructie is gewoon geniaal.



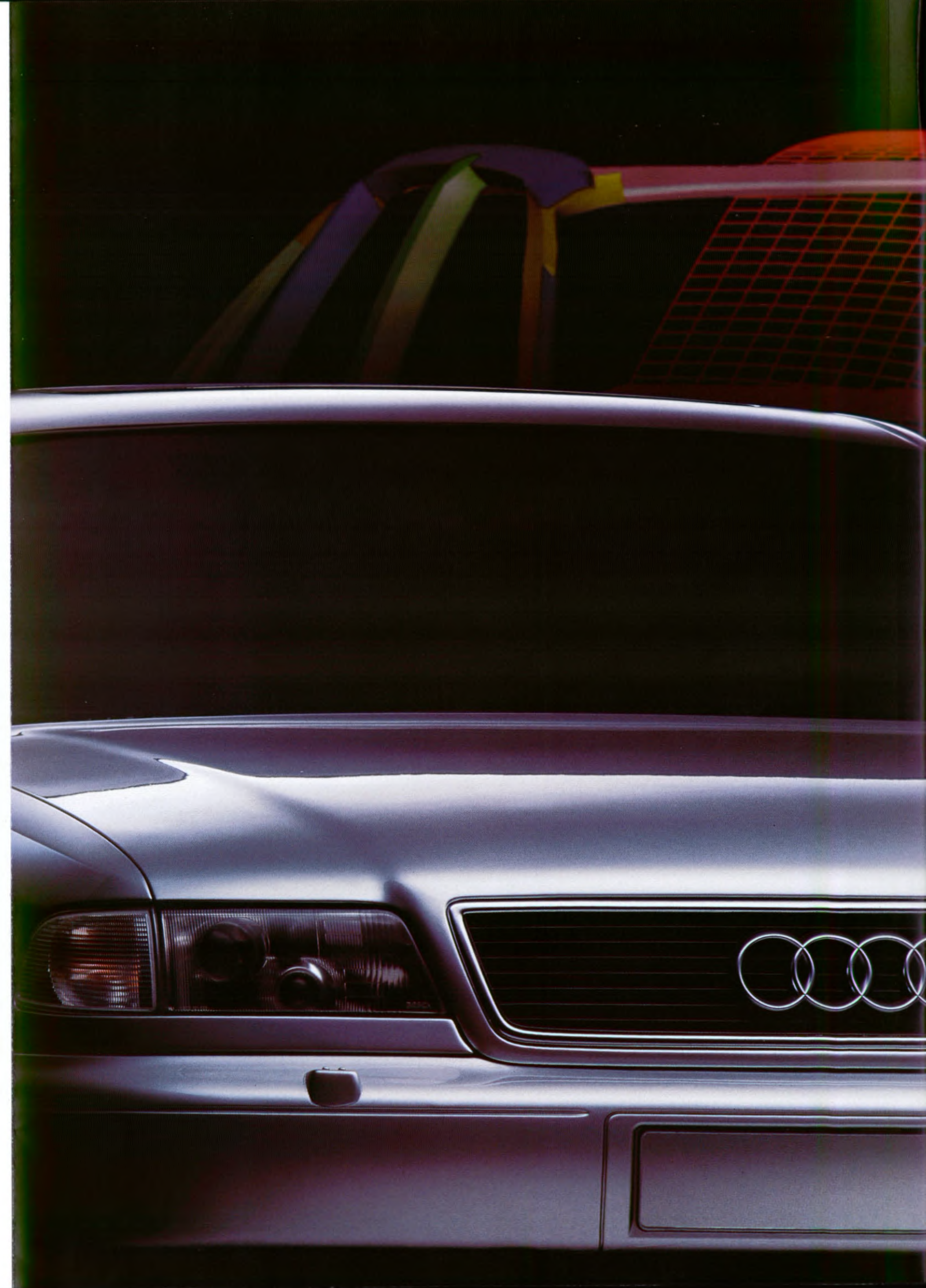
De ASF-innovatie is van begin af aan zo opgezet dat deze bij beschadiging sneller en voordeliger kan worden hersteld dan conventionele carrosserieën.

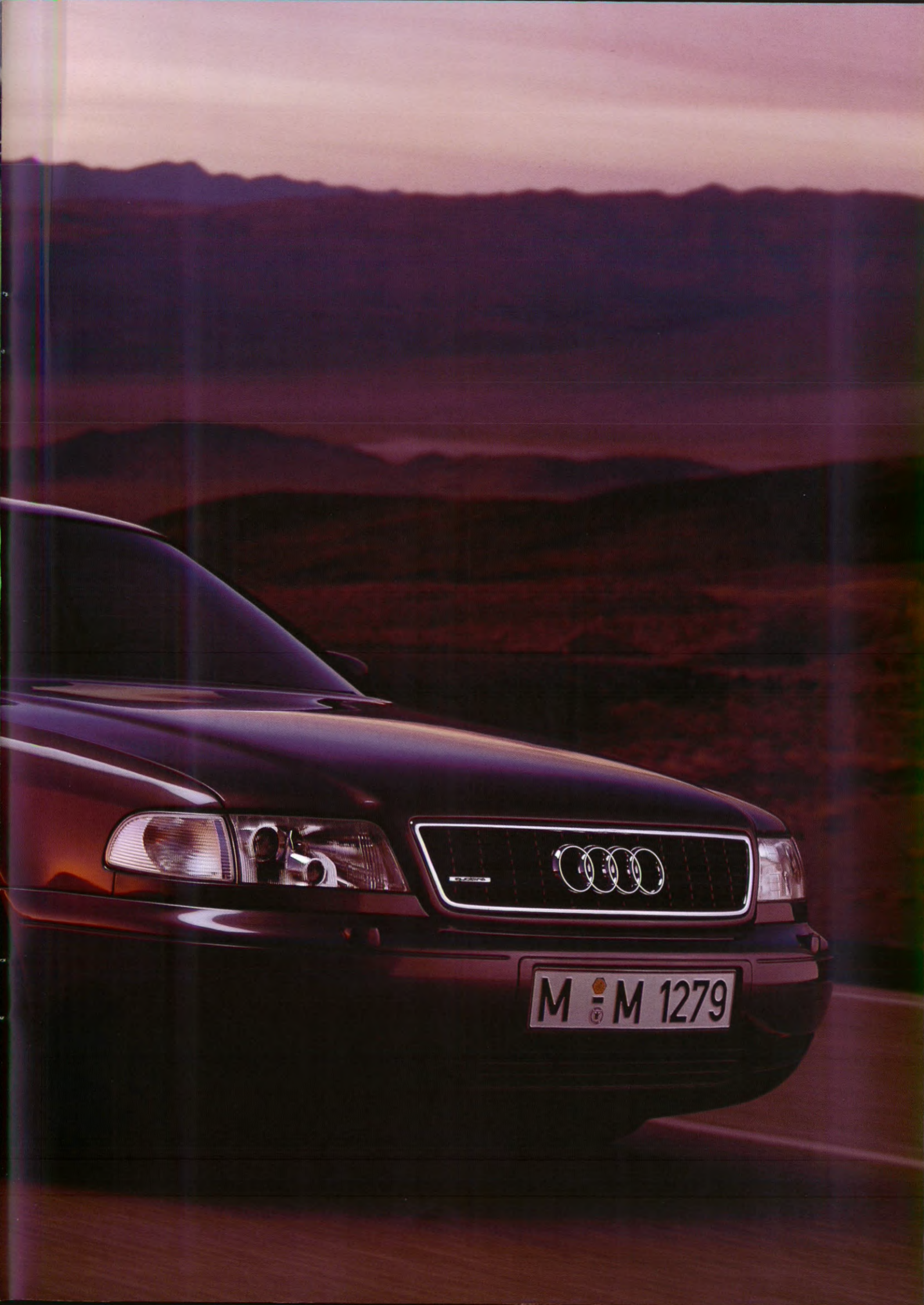
Een bijzonder belangrijk detail voor een snel herstel zijn de aluminium schokdempers in de voor- en achterbumper.

Hun werking is als volgt: worden de dempers bij een aanrijding ingedrukt, dan komen ze vanzelf weer in hun oorspronkelijke stand terug. De vervormingsafstand aan de voorzijde bedraagt maximaal 75 mm. Bij een frontale aanrijding tot 10 km/u beschadigt bij de Audi A8 vrijwel alleen de bekleding van de voorbumper.

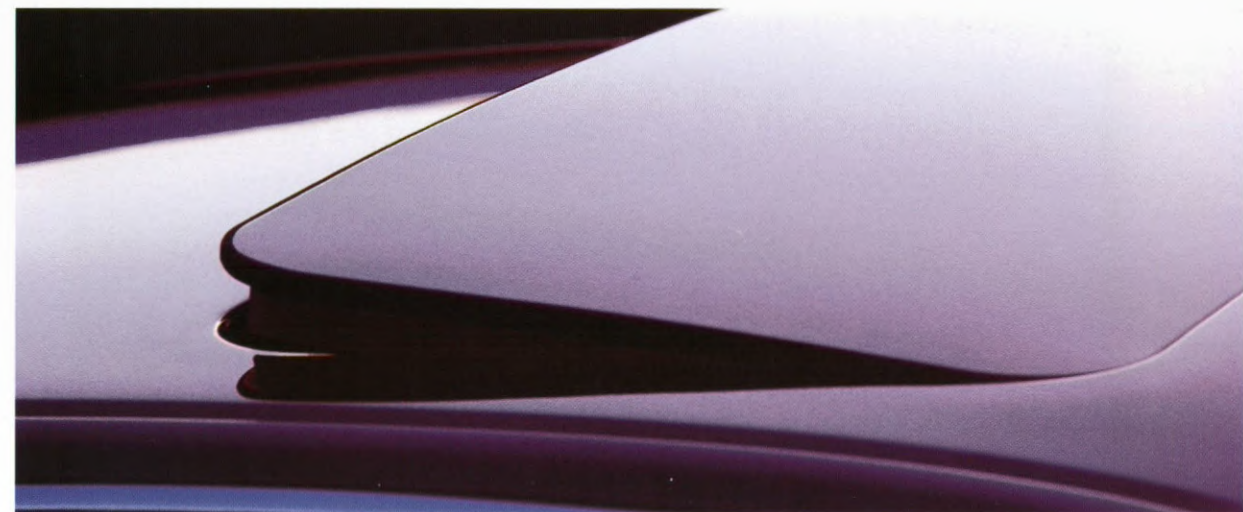
Bij aanrijdingen recht van voren tot 20 km/u vervormt uitsluitend de voorste langsdraager, die relatief eenvoudig kan worden hersteld. De voorzijde hiervan is zo gemaakt dat op deze plek een nieuw gedeelte kan worden geschroefd. Lassen is dus niet nodig. Eenvoud is daarmee in het concept ingebouwd.

Ook aan de achterzijde beschadigt bij aanrijdingen tot 15 km/u volgens de Duitse HUK-criteria alleen de bumperbekleding. De vervormingsafstand van de schokdempers bedraagt hier maximaal 90 mm.





Het beste is de
kwaliteiten van
een bijzonder
geheel tot in de
details te beleven.



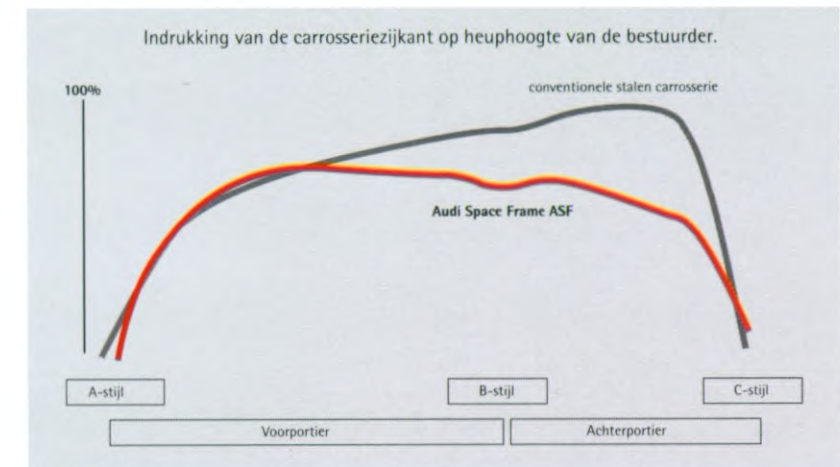


De sterke kanten van aluminium op het gebied van veiligheid maken de Audi A8 ook bijzonder gemakkelijk te herstellen.

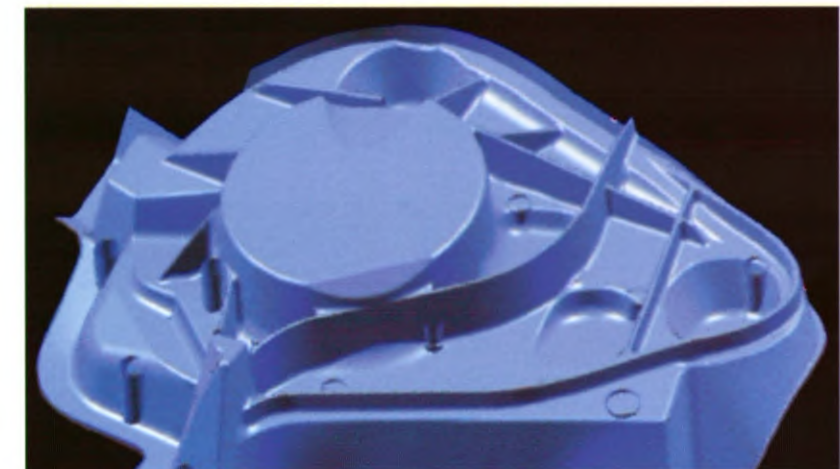
Tot de bijzonder grote economie van de Audi A8 behoort ook een consequent ontwikkeld reparatie- en serviceconcept. De belangrijkste basis daarvoor werd al gelegd in de ontwikkelingsfase.

Alle doelstellingen zijn bereikt van dit speciaal op de aluminium carrosserie afgestemde idee van klantvriendelijk herstel.

Een veelvoud aan bots-, vervormings- en reparatieproeven toont dat de ASF-carrosserie dankzij de constructiewijze betere resultaten oplevert dan een stalen carrosserie.



Zoals uit de grafiek blijkt, is bij gelijke krachten op de zijkant de indruk in de Audi Space Frame ASF-carrosserie geringer dan bij een conventionele stalen carrosserie van een vergelijkbare topklasse auto.



De geperste bandprofielen en gegoten verbindingstukken van het Audi Space Frame ASF worden met een doordachte structuur en ribben zo gevormd, dat ze de geometrie en functie optimaal integreren. De afbeelding toont een gegoten verbindingstuk.

Vergelijkingstests hebben aangetoond dat conventionele stalen carrosserieën in veel ongevalsituaties, zoals aanrijdingen van opzij, zodanig vervormen dat de auto als total loss moet worden afgeschreven. De ASF-carrosserie kon daarentegen zonder problemen worden hersteld.

Een ander argument voor deze innovatie is dat aluminium niet kan roesten, waardoor de Audi A8 een onovertroffen levensduur kreeg ingebouwd. Dat is belangrijk in een tijd waarin

produkten langer moeten meegaan ten behoeve van het milieu.

Laten we het zo zeggen: als u een Audi A8 rijdt, telt de vraag niet meer hoe lang uw auto meegaat. Het gaat er alleen nog om, wanneer u weer een nieuwe wenst.

Audi A8

Gebruikskwaliteit als totaalconcept.

Het nieuwe principe van topklasse.

Audi biedt als pionier in technologie een indrukwekkende constructiekwaliteit. Deze bepaalt samen met de afwerking hoe goed en effectief de hele auto of de afzonderlijke componenten functioneren. Daarvan hangen de levensduur en de waarde vastheid af.

Niet alleen Audi-rijders weten dat de afwerkingskwaliteit aan de hoogste eisen voldoet. Dit is inmiddels algemeen bekend.

Het is gemakkelijk te bedenken dat we onszelf nog een keer wilden overtreffen bij onze eigen topklasse, de Audi A8.

Natuurlijk behoort ook de gebruikskwaliteit tijdens de levensduur bij het totale kwaliteitsconcept. Daarmee bedoelen we eigenschappen als een gemakkelijk onderhoud en herstel, en natuurlijk lage bijbehorende kosten. En niet in de laatste plaats de goede recyclingmogelijkheden.

Bij Audi is ook milieukwaliteit een officiële bedrijfsdoelstelling.

Iedereen die is betrokken bij de ontwikkeling en produktie van geavanceerde Audi's, werkt mee aan dit doel door altijd rekening te houden met de ecobalans.

De verantwoordelijkheid voor het milieu gaat bij Audi van onderzoek, ontwikkeling en produktie tot gebruik, onderhoud en recycling van de auto.

Wat de kwaliteit van de nieuwe Audi A8 betekent voor mens en milieu, leest u op de volgende pagina's.

Als er ooit iets is met uw Audi A8, betekent dat zeker geen probleem voor u.

Tot de excellente totaalkwaliteit van de Audi A8 hoort ook onze eerste klas service aan u: u kunt rekenen op uw Audi-professionals.

Wij hebben tien jaar gewerkt aan de ontwikkeling van de basistechniek van het Audi Space Frame ASF. Daarbij hoort een net zo uitgebalanceerd serviceconcept.

Al in een heel vroege ontwikkelingsfase zijn voordelige herstel oplossingen en concepten uitgewerkt voor de opleiding van werkplaatschefs en monteurs.

De aluminium carrosserie kan net zoals een stalen carrosserie worden uitgedrukt of in delen worden vervangen.

Uw Audi-dealer kan veel geschroefde onderdelen zoals portieren, spatborden, voor- en achterklep of het front eenvoudig vervangen.

En dankzij de voor deze aluminium carrosserie toegepaste hechttechnieken zoals nieten, geldt dit ook voor het vervangen van grotere plaatwerkdelen zoals bijvoorbeeld het dak of een zijpaneel achter.

De opbouw van de laklaag en het lakherstel zijn bij de aluminium carrosserie bij een reparatie vergelijkbaar met die van een stalen carrosserie.

Voor de Audi A8 gelden natuurlijk de bij Audi gebruikelijke garantiebepalingen: 1 jaar zonder kilometerbeperking op de gehele auto; 3 jaar op de lak en 10 jaar op de carrosserie.

En als een Audi A8 eenmaal werkelijk zijn plicht heeft gedaan, kunt u rekenen op de Audi terugnamegarantie. Zoals gezegd: gebruikskwaliteit als totaalconcept.





Voor verantwoorde mobiliteit
is aluminium
de natuurlijkste zaak ter wereld.



Hoe draagt aluminium bij aan de ecobalans?

Rekening houdend met het duidelijk lagere gewicht en de geringere uitval ligt de verhouding van de benodigde productie-energie tussen staal en aluminium op 1 : 1,8. Bij gebruik van uitsluitend nieuw aluminium voor de ASF-produktie wordt de extra energie door het lagere verbruik gecompenseerd na ongeveer 60.000 verreden kilometers. Vanaf dat punt levert de aluminium carrosserie bij elke kilometer meer voordeel op.

Gebruiken we voor de productie niet alleen nieuw aluminium, maar ook 75% gerecycled ofwel secundair aluminium, dan blijft de benodigde energie voor de carrosserieproductie al onder de waarde van een vergelijkbare stalen carrosserie. Al vanaf de eerste kilometer is de energiebalans van de aluminium carrosserie dan het gunstigst.

Hetzelfde geldt ook voor de CO₂-emissies die een belangrijk aspect vormen voor ons milieu.

De meervoudige compensatie is al in het eerste leven van het aluminium verzekerd door het lage verbruik. Recycling heeft hier eveneens een gunstige uitwerking. Bij gebruik van secundair aluminium is de CO₂-balans vanaf het begin positief.

Aluminium is maximaal recyclebaar.

Als een materiaal na het gebruik efficiënt opnieuw kan worden benut voor productie, ontstaat er geen afval.

Aluminium is nagenoeg onbeperkt opnieuw te gebruiken. Hergebruikt of secundair aluminium heeft bij gelijke samenstelling dezelfde kwaliteit als primair aluminium. Dit betekent dat in het recyclingproces de afzonderlijke onderdelen van het ASF weer worden, wat ze eerder al waren: geperste bandprofielen, gegoten verbindingstukken of plaatdelen.

Aluminium in het verkeer: nu al vooraan in recycling.

In 1990 bedroeg het recyclinggehalte van aluminium afkomstig uit verkeersmiddelen ongeveer 90%. Dit heeft een zeer positief effect op de energiebalans, want voor de productie van secundair aluminium is slechts een fractie nodig van de energiebehoefte voor de productie van primair aluminium of voor de recycling van staal.

Overigens is aluminium het op twee na meest voorkomende element in de aardkorst, en het meest voorhanden zijnde metaal. Bovendien wordt het voornamelijk daar geproduceerd, waar onuitputtelijke energie zoals waterkracht rijkelijk voorhanden is.

"Naast de voordelen voor de auto en zijn bezitter (duurzaamheid, grote waardevastheid...) vermindert aluminium ook de belasting van het milieu."
Frankfurter Rundschau,
11 september 1993.





Audi A8

Het nieuwe formaat.

Onze pioniersgeest leeft voort in de Audi A8. Met succes.

Als het toonaangevende automobielen van topklasse betreft, gaat onze traditie ver terug. Van de nieuwe Audi A8 bijvoorbeeld tot de Horch 853 uit 1937.

Beide zijn in hun eigen tijd voorbeelden voor automobilisten die innovatie maken tot norm voor hun handelen.

Wij hebben vanaf het begin progressief gedacht en gehandeld. Al aan het begin van deze eeuw stond het merk Horch, een van de wortels van onze onderneming, voor automobiele topklasse met een creatief accent. "Audi" is de Latijnse vertaling van Horch.



Naast toonaangevende vooruitgang bij technische aggregaten kwamen de eerste experimenten met de lucht-weerstand. En de eerste successen. Een traditie die we consequent steeds verder hebben doorgezet.

Zo reikt de band van de legendarische sportwagen met zestienkleppen middenmotor uit de jaren 30 tot de experimentele Avus quattro sportwagen uit de jaren 90. Een studiemodel van aluminium en een unieke blik in de toekomst.

Wie de vooruitgang vormgeeft, moet voorop lopen.

De Audi A8 is opnieuw een voorbeeld van vanzelfsprekendheid ten dienste van mens en milieu.

Hij zal een voorbeeldfunctie op zich nemen omdat eersteklas techniek in de toekomst een steeds belangrijker rol gaat spelen.



Een en al
innovatie:
Audi 920 uit 1938
Audi A8 - een
nieuw tijdperk van
mobiliteit.

voelt tot de gegarandeerde economie, die is opgebouwd uit lage onderhoudskosten, blijvende kwaliteit en een aantrekkelijke waardevermindering.

Maar natuurlijk kunnen beeld en woord een echte rijervaring niet vervangen.

Zo'n nieuw formaat in de topklasse moet men persoonlijk beleven. Daarom nodigen wij u uit het goede gevoel te beproeven dat de nieuwe Audi A8 vooral geeft: overtuiging.

Uw Audi-dealer kijkt uit naar uw komst.

Zo dient hij niet alleen degenen die hem kopen, maar ook het algemeen belang. En ook de positie van de Europese automobieltechniek in een wereldwijde, steeds sterker wordende concurrentie. Conceptueel denken is een noodzaak. Nu is er een eerste klas resultaat.

Audi A8. De nieuwe zekerheid dat u in de beste auto rijdt. En dat u verantwoord handelt.

Ook de ecologische kant en de nieuwe denkwijze van deze auto verdienen sociale acceptatie. Dat is een eerste aspect van alle voordelen die de Audi A8 onderscheiden.

Wij hebben geprobeerd ze in deze brochure uit te leggen. Van de innovatieve veiligheid tot de moderne dynamiek. Van de veelvoudige zekerheden dat u zich in de Audi A8 op uw gemak

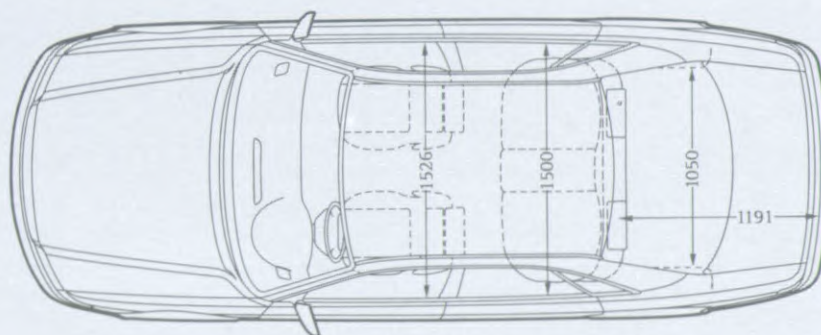
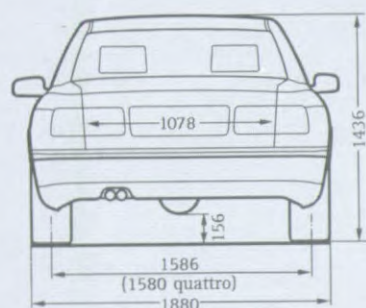
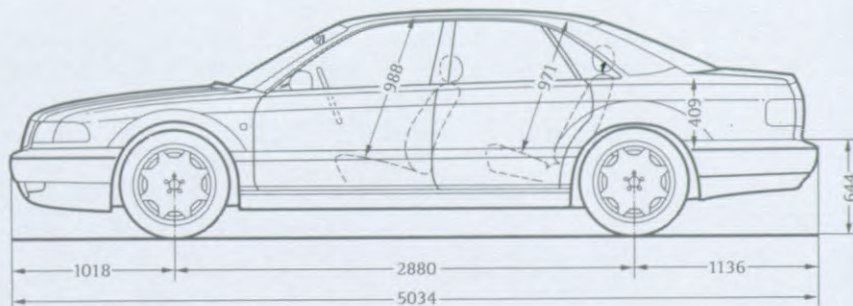
Audi A8. Neem plaats.
Wie vooruitstrevend denkt, mag niet
achterblijven in zijn autokeuze.





Technische gegevens Audi A8

	2.8 handgeschakeld	4-traps-automaat	4.2 quattro
Motor, elektrisch systeem			
Bouwwijze	Voor, in lengterichting geplaatste 4-takt benzinemotor, 6-cilinder in V-vorm, viermaal gelagerde krukas, lichtmetalen cilinderkop, bediening van de kleppen via bovenliggende nokkenas en klepstoters met onderhoudsvrije, hydraulische klepspelingscompensatie, dynamische oliedrukcontrole, vloeistofkoeling met gesloten overdrukstelsel, pomp, radiator, expansiereservoir en elektrisch aangedreven, thermostatisch geregelde koelluchtventilator, oliekoeler		Voor, in lengterichting geplaatste 4-takt benzinemotor, 8-cilinder in V-vorm, vijfmaal gelagerde krukas, lichtmetalen motorblok en cilinderkoppen, 4 kleppen per cilinder, bediening van de kleppen via 4 bovenliggende nokkenassen (2 per cilinderrij) en klepstoters met onderhoudsvrije, hydraulische klepspelingscompensatie, dynamische oliedrukcontrole, vloeistofkoeling met gesloten overdrukstelsel, pomp, radiator, expansiereservoir en mechanisch, via thermisch gestuurde viscokoppeling, aangedreven koelluchtventilator, extra elektrische ventilator, oliekoeler met olie-water-warmtewisselaar
Cilinderinhoud	cm ³	2771	4172
Max. vermogen	kW(pk) bij 1/min	128 (174)/5500	220 (300)/6000
Max. koppel	Nm bij 1/min	250/3000	400/3300
Compressie	:1	10,3	10,8
Mengselvorming	Elektronische, sequentiële multi-point insputting Adaptatieve stationair-aanzuigluchtrekening, deceleratieschakeling, luchtmassameting, omschakelbaar inlaatspruitstuk, dubbele lucht aanzuiging		Elektronische volledig sequentiële multi-point insputting met volautomatische startregeling (Motronic M 5.4), deceleratieschakeling, stationair-aanzuigluchtrekening, hittefilm luchtmassameting, omschakelbaar inlaatspruitstuk, dubbele lucht aanzuiging
Motorsturing- en ontstekingsstelsel	Volautomatische startregeling, zelfdiagnose, noodprogramma, kenvelgestuurde, cilinderselectieve pingelregeling, twee pingelsensoren, verdelerdoos ontstekingsstelsel		Volelektronisch ontstekingsstelsel (Motronic M 5.4) met kenvelgestuurde, cilinderselectieve pingelregeling, twee pingelsensoren, controle op onregelmatig draaien van de motor, zelfdiagnose, noodprogramma, verdelerdoos ontstekingsstelsel, sturing via 2 externe viervoudige eindtrappen
Uitlaatreinigingssysteem	Long-life bougies met 60.000 km interval Twee 3-weg katalysatoren, twee verwarmde lambdasonden		Long-life bougies met 60.000 km interval Twee 3-weg katalysatoren, twee verwarmde lambdasonden, luchtspleetgeïsoleerd uitlaatspruitstuk, absorptie-koelfilter met adaptatieve tankontluchting
	Absorptie-koelfilter		
Dynamo	A max	90	115
Accu	A (AH)	300 (63)	450 (92)
Aandrijving			
Aandrijfsort	Voorwielaandrijving met dubbele homokinetische koppelingen Elektronisch sperdifferentieel (EDS) d.m.v. afbouw van remdruk op de tot doordraaien neigende wielen		Permanente vierwielaandrijving quattro, volautomatisch sperrende lamellenkoppeling
Koppeling	Hydraulisch bediende, eenvoudige droge plaatkoppeling, asbestvrije koppelingsplaten, twee-massa-vlieg wiel		Koppeling voor overbrugging van de koppelmvormer
Versnellingsbak	Vijfversnellingsbak, volledig gesynchroniseerd (incl. achteruit)	Automatische vierversnellingsbak met DSP	tiptronic
Overbrengingsverhoudingen	I 3,50 IV 1,03 II 1,84 V 0,84 III 1,30 R 3,44	I 2,58 IV 0,74 II 1,41 R 2,88 III 1,00	I 2,48 IV 0,73 II 1,48 R 2,09 III 1,00
Asoverbrenging	3,89	4,33	3,79
Onderstel/besturing			
Vooras	Onafhankelijke wielophanging, viermaal gelede as met theoretische stuurbewegingsas, wielgeleidende buisstabilisator, dubbelwerkende gasdrukschokdempers en schroefveren, progressieve trekveren op de aanslag in de schokdempers, hydraulisch gedempte geleide-arm		
Achteras	Trapeziumdraagarmen met geleide sporing, dwarsdraagarm en spoorstang, buisstabilisator, dubbelwerkende gasdrukschokdempers, schroefveren, gelagerd in torsiestijf hulpchassis		
Remsysteem	Tweekrings remsysteem, diagonaal gescheiden, antiblokkeersysteem (ABS) met elektronische remkrachtverdeling (EBV), schijfremmen vóór en achter, vóór inwendig geventileerd, (4.2 quattro vóór en achter), krachtig remsysteem met dubbele zuigers en versterkt remzadel op de vooras, twee onafhankelijk werkende sets remblokken per remzadel		



		2.8 handgeschakeld	4-traps-automaat	4.2 quattro
Velgen		7J x 16 gesmede aluminium velgen		7J x 16 gegoten aluminium velgen in 8-gaats design
Banden		225/60 WR 16, volwaardig reservewiel		225/60 WR 16, volwaardig reservewiel
Besturing		Stuurbekrachtiging, onderhoudsvrije tandheugelbesturing, koersstabiliserende schuurstraal, draaicirkel ca. 12,3 m		
Gewicht/inhouden				
Rijklaar/max. toelaatbaar gewicht ¹⁾	kg	1435/2060	1475/2100	1725/2350
Laadvermogen	kg	625	625	625
Max. toelaatbare aslast	vóór/achter	1120/1120	1160/1120	1250/1230
Max. toelaatbare daklast/kogeldruk	kg	100/75	100/75	100/75
Max. toelaatbaar	ongeremd	kg 750	750	750
aanhangergewicht ²⁾	geremd	kg 1500	1600	1950
Inhoud bagageruimte ³⁾	kg	525	525	525
Tankinhoud	l	80	80	90
Prestaties/verbruik				
Topsnelheid	km/u	228	225	250 (afgeregeld)
Acceleratie	van 0-80/-100 km/u s	6,5/9,1	7,2/10,2	5,1/7,3
Brandstofsoort		Eurosuper, minimaal 95 RON ⁵⁾		
Brandstofverbruik	in stadsverkeer l	12,8	13,9	16,5
volgens DIN 70030	bij 90 km/u l	7,2	7,4	8,2
in l/100 km ⁴⁾	bij 120 km/u l	8,9	9,4	10,2

¹⁾Door meeruitvoeringen kan zowel het rijklaar gewicht als de luchtweerstandscoefficiënt worden vergroot, waardoor het laadvermogen en de topsnelheid dienovereenkomstig afnemen.

²⁾Bij toenemende hoogte neemt het motorvermogen af. Vanaf 1000 m boven de zeespiegel en iedere 1000 m hoger dient men steeds 10% van het max. toelaatbare totaalgewicht (max. toelaatbaar aanhangergewicht en max. toelaatbaar gewicht) af te trekken.

³⁾Gemeten volgens de VDA-methode met blokken van 200 x 100 x 50 mm.

⁴⁾Al naar gelang de rijstijl, de weg- en verkeersgesteldheid, milieu-invloeden en de conditie van de auto kunnen in de praktijk verbruikscijfers voorkomen, die afwijken van de meetresultaten volgens deze norm.

⁵⁾In uitzonderingsgevallen loodvrije benzine 91 RON voor 4.2 quattro. Alle gegevens zijn met super plus 98 RON bepaald.

Belangrijke aanwijzing.

Een Grote Onderhoud Service incl. olieversen vindt iedere 12 maanden plaats.

Extra onderhoudswerkzaamheden behoeven slechts iedere 30.000 km te worden uitgevoerd. Een hiervan afwijkende olieversingsbeurt is noodzakelijk, indien het kilometrage beduidend meer dan 15.000 km per jaar bedraagt.

De standaarduitrusting.

Exterieur

Zwarte afdekking van middelste dakstijlen.

Uitlaat met lange levensduur.

Sleepogen voor en achter, met afdekkap, afneembaar.

Aluminium-carrosserie Audi Space Frame (ASF), vier-deurs.

Aluminium bumpers met schokdempers.
Kunststof spoilers in kleur van de carrosserie.

ASF-embleem in deurstijl.

Dubbele, ronde uitlaatpijp.

Buitenspiegels in kleur van de carrosserie, elektrisch verstelbaar en verwarmbaar.

Conservering van bodem en binnenschermen.

Raamlijsten in gepolijst aluminium.

Gasdrukveren voor motorkap en kofferdeksel.

Kunststof wielkastafdekkingen.

Motorruimtebekleding.

Stootprofielen op portieren en voorste spatborden in kleur van de carrosserie met ingelegde aluminium sierlijsten.

Portiergrepen in kleur van de carrosserie.

Zwarte dorpels.

Sierlijst om de grille met blanke Audi ringen.

2.8

Groen getint warmtewerend glas.

Gelaagde voorruit met groene strook aan bovenzijde.

4.2 quattro

Geluidsisolerend dubbelglas met infraroodlicht weerkaatsende metaalfolie.

Interieur

Bergvak onder het dashboard aan bestuurderszijde.

Vierspaaks lederen stuurwiel met airbag, in hoogte en lengte verstelbaar.

Asbakjes in de achterportieren.

Bekleed dashboard.

Bestuurders- en voorpassagierstoel in hoogte en lengte verstelbaar, elektrische rugleuningverstelling met slaapstand.

Velours vloerbedekking met verlichte voetenruimte voor.

Voetsteun links.

Beklede bagageruimte en tildrempel.

Afsluitbaar en verlicht dashboardkastje.

Hemel, hoedenplank en zijpanelen met velours bekleding.

Wortelnoten houtinleg in het dashboard en portieren. (bij 4.2 quattro ook in de middenconsole)

Opklapbare middenarmsteun in de achterbank, met opbergvak voor verbandtrommel.

Middenconsole met asbak, sigarette-aansteker en bergvak.

Binnenspiegel met antiverblindingsstand.

Klapbare en zwenkbare zonnekleppen links en rechts incl. verlichte make-up spiegels, derde zonneklep boven de binnenspiegel.

Beschermstrips op de drempels. (bij 4.2 quattro met metalen inleg)

Opbergvakken in de portieren voor en achter.

Portieren met velours bekleed incl. armleuningen en deurgrepen.

Vier klapbare dakgrepen met verzonken kledinghaken.

Verstelbare hoofdsteunen voor en achter.

2.8

Lederen schakelpookknop en -manchet.

Jacquard-Satin bekleding.

4.2 quattro

Opbergkasten aan de rugleuning van de voorstoelen.

Airconditioning met zonnestandaafhankelijke regeling.

Schakelpook en -console in gepolijst aluminium.

Velours bekleding.

Elektrische en functionele uitvoeringsdetails

Ventilatie- en verwarmingssysteem: met gescheiden temperatuur-regeling links en rechts, aanjager met 4 snelheden, defrosters voor de voorruit en voor de zijruiten, zeven afzonderlijk instelbare uitstroomopeningen in het dashboard, uitstroomopeningen in de voetenruimte voor en achter, instelbare uitstroomopeningen voor de achterste zitplaatsen.

Interieurluchtfilter, geforceerde luchtafvoer.

Boordcomputer met informatie over gemiddelde rijsnelheid, gemiddeld brandstofverbruik, brandstofverbruik, rijtijd met waarschuwingssignaal en actieradius.

Alarmsysteem met elektronische startblokkering.

Digitale display voor buitentemperatuur en Auto-Check-Systeem (controleert remvloeistofniveau, remblokken voor, koelvloeistofniveau, koelvloeistof-temperatuur, motoroliedruk, rem-, dim- en achteruitrijlichten, ruitespoeier-vloeistofniveau, bandstofniveau, accuspanning, snelheidssignaal met twee waarschuwingpunten, radiofrequentie-aanduiding (alleen i.c.m. radio "Delta CC"); versnellingsaanduiding bij automaat, (bij 4.2 quattro tiptronic-aanduiding).

Dubbeltonige claxon.

Uitstapverlichting in de portieren.

Elektrische ruitbediening voor en achter.

Verlichte bagageruimte.

Verwarmbare achterraut.

Binnenverlichting met contactschakeling in alle portieren, vier leeslampjes voor en achter.

waarschuings- en controlelampjes voor airbag, ABS/EDS, handrem, portiersluiting, grootlicht, knipperlichten en katalysator (4.2 quattro).

Controlelampjes in schakelaars van alarmlichten, alarmsysteem, achterrautverwarming, mistlampen en mistachterlicht.

Instrumentenpaneel met koelvloeistof-temperatuurmeter, toerenteller met digitale klok, elektronische snelheidsmeter met digitale service-interval indicatie en brandstofmeter.

Verlichting van de schakelaars, asbak voor, verwarmings-, en ventilatiebediening en sigarette-aansteker achter.

Parkeerlichtschakeling.

Achteruitrijlampen, mistachterlicht en kentekenverlichting

Elektrische ruitespoeiers met verwarmbare ruitespoeierkoppen, ruitewissers met drie snelheden, traploos instelbare interval-schakeling, tip-wis contact en wis-was automaat.

Ellipsoïde koplampen met geïntegreerde ellipsoïde mistlampen, witte knipperlichten, elektrische lichtbundelhoogteverstelling.

Waarschuingszoemer voor niet uitgeschakelde verlichting.

Centrale vergrendeling voor portieren, kofferdeksel en tankdop te bedienen via twee voorportieren en kofferdeksel, met comfortschakeling voor ramen en schuif-/

kanteldak incl. binnenverlichting met vertragingsmechanisme.

Veiligheid.

Aluminium carrosserie Audi Space Frame (ASF) voor zeer hoge veiligheid.

Antiblokkeersysteem (ABS) met elektronische remkrachtverdeling (EBV).

Audi fullsize-airbag voor bestuurder en voorpassagier.

Veiligheidskooiconstructie.

Flankbescherming in de portieren van verstevigd aluminium met zijbescherming in ribben- en heupbereik.

Kreukelzones voor en achter.

Pyrotechnische gordelspanners voor, geactiveerd via de airbagsensor.

Kindersloten in de achterportieren.

Brandstoftank op beschermde plaats.

In hoogte verstelbare driepunts-automaatgordels voor, twee drie-punts automaatgordels achter met horizontale-verstelling en een heupgordel met oprolautomaat.

Veiligheids-stuurkolom.

Wanneer u de uitrusting van uw Audi A8 naar uw individuele wensen wilt uitbreiden, kunt u zich tot uw Audi-dealer wenden. Hij informeert u graag over de vele meeruitvoeringen, die in de speciale brochure zijn samengevat.

De in deze brochure afgebeelde auto's zijn voor een deel uitgerust met tegen meerprijs leverbare meeruitvoeringen en kunnen afwijken van hetgeen in Nederland leverbaar is. Raadpleeg daarom de prijslijst en de technische gegevens voor het Nederlandse leveringsprogramma.

Het papier van deze brochure is vervaardigd uit chloorvrij gebleekte cellulose.

Audi AG, 85045 Ingolstadt
Uitgave 3.94
Printed in Germany
433/1303.80.33

Audi
Vorsprung durch
Technik

