



Lange Schnauze, kurzes Heck, wie beim M8, sind gute Zutaten für einen schönen Sportwagen. Sportlich und höchst elegant geht es auch im Inneren zu. Und wenn man in den bösesten aller Sportmodi wechselt, schaltet sich auch das Display in der Mittelkonsole ab



# Habt ACHT!

Die Summe aus Sportlichkeit und Luxus ist der Achtzylinder. Wir schauen uns die aktuellen Neuzugänge von BMW, VW und Porsche an.

VON GUIDO GLUSCHITSCH

► **A**uf acht Beinen ist gut laufen. Das wissen schon seit jeher die Spinnen. Die Autobauer lernten vor über 100 Jahren den Achter zu schätzen. Damals wurden Achtzylinder-Motoren erst in Rennautos und später auch in Luxuswagen eingebaut. Die Vorteile – und damit auch der Einsatzzweck der Motoren – gelten bis heute, obwohl sich da in der Entwicklung natürlich einiges getan hat. In einem Achtzylinder gleichen sich die freien Massenkräfte der ersten und zweiten Ordnung auf.

Für Nicht-Physiker: Achtzylinder-Motoren sind extrem laufruhig. Gleichzeitig drücken sie einen Batzen Drehmoment ab. Zu den Nachteilen gehören die höhere innere Reibung und, dass die Motoren deutlich größer und schwerer sind als downgesizte Dreizylinder.

Nicht nur, um die schiere Länge der ersten Achtzylinder-Saugmotoren

zu optimieren, werden heute aufgeladene V-Aggregate gebaut. Die sind zwar immer noch groß und schwer, aber gerade deswegen passen sie so gut unter die mächtigen Motorhauben der luxuriösesten Autos. Ein Sport- oder Geländewagen ohne gescheiterten Vorbau ist ja optisch dann doch irgendwie eine Kirche ohne Glockenturm.

## Bayerns Flachrochen M8

Trotzdem war nicht Bimmel, sondern Bammel der erste Tagesordnungspunkt bei der ersten Ausfahrt mit dem neuen BMW M8.

Die Bayern stellten das fast fünf Meter lange und über 200.000 Euro teure Coupé auf eine extrem fordernde Rennstrecke, das Autodromo International do Algarve, damit wir die ersten Eindrücke sammeln konnten. Da hat man dann gleich mehrfach Respekt. Vor dem Auto. Sowieso. Vor dem Rundkurs. Immer noch jedesmal. Vor den DTM-Fahrern, die als eine Art Leit-

## BMW M8

**Modell:** BMW M8 Competition Coupé um 218.428 Euro

**Technik:** V8-TwinPower-Turbo-Benzinmotor, 4.395 ccm, 625 PS, Acht-Gang-Automatik, Allradantrieb

**Abmessungen:** LängexBreitexHöhe 4.867x1.907x1.362 mm, Kofferraumvolumen 420 Liter

**Fahrleistungen:** Spitze 305 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 3,2 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 10,6 Liter/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen 242g/km, Euro 6d-temp

**Design:** Flach wie ein Rochen, mit zarter, schmaler Niere, langer Motorhaube und einem kurzen Coupé-Heck ist der M8 ein äußerst eleganter Sportwagen.

**Praxis:** Sagen wir so, zum Siedeln ist der M8 so praktisch wie ein Minirad, aber dafür ist er ja auch nicht im Ansatz gebaut.

**Preis:** Ab 197.000 Euro bekommt man den normalen M8, das Cabrio startet bei 208.450 Euro und ist für eine Aufzahlung von 21.570 Euro als Competition erhältlich.

## Porsche Cayenne Coupé Turbo

**Modell:** Porsche Cayenne Coupé Turbo um 215.526 Euro

**Technik:** V8-Zylinder-Turbo-Benzin-motor, 3.996 ccm, 550 PS, Acht-Gang-Automatik, Allradantrieb  
**Abmessungen:** LängexBreitexHöhe 4.940x1.990x1.650 mm, Kofferraumvolumen 598 bis 1.513 Liter

**Fahrleistungen:** Spitze 286 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 3,9 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 11,4 Liter/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen 261g/km, Euro 6d-temp

**Design:** Die Coupé-Silhouette macht den Cayenne jetzt auch optisch sportlicher. Das passt natürlich gut zur Marke.

**Praxis:** Dieser Wagen ist praktisch und sportlich gleichzeitig. Dazu kommt eine gehörige Portion Luxus.

**Preis:** Ab 189.754 Euro bekommt man das Coupé als Turbo, tun es auch die 340 PS des Cayenne Coupé ohne den Zusatz-Turbo, kommt man mit 104.126 Euro aus.



Porsche bietet den Cayenne nun auch als Coupé an. Schaut imposant aus, fährt sich auch so. Auch schön: die gekonnte Digitalisierung des Cockpits



nicht einmal ein mildes Lächeln. Bei der performanten Leistung muss man kein Rennfahrer sein, um sehr einfach ableiten zu können, wie sich der M8 abseits der Rennstrecke fährt, selbst wenn er gefordert wird. Und man muss kein Freund von Cabrios sein, um beim M8 auch zur oben offenen Variante zu schielen. Einen M8 fährt man ja nicht, weil man bei ihm den Wocheneinkauf so klass reinkriegt, sondern weil man sich erlaubt, zwischendurch auch ein paar Minuten Spaß im Leben zu haben. Diesen Anspruch erfüllt das Cabrio vielleicht sogar um noch ein Alzerl besser. Spielt man aber mit der Idee, zwischendurch wirklich auch einmal auf eine Rennstrecke zu fahren, eben weil es ja geht, wird man mit dem Coupé besser beraten sein. Ist der Wocheneinkauf aber doch eine entscheidende Größe oder, sagen wir, vielmehr der schnöde Alltagsnutzen vom Kinderführen bis hin zum Hänger ziehen, muss man sich aber von der Idee, einen V8 zu fahren, nicht gleich verabschieden.

### Porschepfeffriger Cayenne-Coupé

Porsche hat mit dem Cayenne einen solchen SUV im Programm, der Sportlichkeit, Alltagsnutzen und Luxus sehr gekonnt unter einem Dach vereint. Jetzt haben die Stuttgarter dieses Dach sogar noch ein wenig steiler gemacht – hinten nämlich – und bringen den Cayenne auch als Coupé auf den Markt. Acht-Zylinder-Freunde mit straffem Terminkalender werden mit dem 550 PS star-

ken Turbo ausreichend Möglichkeiten finden, ihre Wegzeiten zu optimieren. In unter vier Sekunden beschleunigt der aufgeladene, vier Liter große V8 den Porsche aus dem Stand auf 100 km/h. Und in der Tonart geht es dann weiter bis 286 km/h. Glücklicherweise ist also, wer regelmäßig über deutsche Autobahnen fahren muss.

Das Cayenne Coupé beeindruckt aber nicht nur mit seinen Fahrdaten. Und das ist gut so. Denn die sind ja ohnedies viel mehr dazu da, um dem Auto ein gehöriges Maß an Souveränität zu verleihen – niemand wird wohl andeuten, sein Fahrzeug stets im Grenzbereich zu bewegen. Vor diesem Hintergrund versteht man auch den edlen Innenraum. Der bietet alles, was man sich wünscht, und noch viel mehr. Vier Personen finden hier wirklich genüsslich Platz, selbst wenn sie ein stattliches Maß an Gepäck mithaben. Das Cockpit spielt alle digitalen Stückeln, dabei sind aber vor allem die Displays hinter dem Lenkrad recht klassisch geblieben. Rundinstrumente statt Flatscreen. Obwohl in den fünf Kreisen so gut wie jede Info eingespielt werden kann, von den Navigationsdaten bis hin zum aktuellen Reifendruck. Dominierend bleibt aber immer, wie es sich gehört, der Drehzahlmesser. Daneben gibt es auch noch einen riesi-

hammel die Strecke schweren Gasfußes vor uns durchmaßen.

Jetzt ist der 625 PS starke V8-Motor des Competition-Modells – das sind noch einmal 25 Pferde mehr als beim, ähem, normalen M8 – zwar ideal für den Rennstreckeneinsatz (305 km/h), der M8 selbst ist in erster Linie aber nicht dafür gebaut, sondern vielmehr um im Alltag Sportlichkeit und Luxus zu erfahren. So erklären sich auch die fast zwei Tonnen Eigengewicht, deren Hauptbestandteil Leder und andere hochwertige Materialien sein dürften.

Den V8 hindert das Gewicht nicht, das Sportcoupé in knapp über drei Sekunden von 0 auf 100 km/h zu beschleunigen. Da kommt der erste Rechtsknick im Autodromo dann unerwartet schnell, nach der Start-Zielgeraden, wenn man sich da nicht rechtzeitig in der Nutzung der Pedale im Fußraum abwechselt. Den Competition-Bremsen entlockt das Gewicht übrigens auch nach mehreren Runden



VW bietet den Touareg nun auch mit V8-Diesel an. Die Souveränität und auch die Stärken, die er im Gelände zeigt, werden wohl einige Kunden begeistern



## VW Touareg V8

**Modell:** Volkswagen Touareg V8 TDI SCR 4 Motion R-Line um 118.740 Euro

**Technik:** V8-Zylinder-Turbo-Dieselmotor, 3.956 ccm, 422 PS, Acht-Gang-Automatik, Allradantrieb

**Abmessungen:** LängexBreitexHöhe 5.008x1.984x1.717 mm, Kofferraumvolumen 810 bis 1.800 Liter

**Fahrleistungen:** Spitze 250 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 4,9 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 7,4 Liter/100 km, CO<sub>2</sub>-Emissionen 195g/km, Euro 6d-temp-evap-isc

**Design:** Man muss schon genau hinschauen, um den V8 auch als solchen zu erkennen. Aber für wirklich viel Understatement ist der Touareg auch sonst nicht, da reicht der kleine V8-Schriftzug.

**Praxis:** Volkswagen hat es geschafft, einen luxuriösen SUV zu bauen, der dann auch noch im Gelände eine gute Figur macht. Das Luftfahrwerk kann eben beides: Sänfte und Abenteuer.

**Preis:** Der Touareg kostet mit dem V8-Diesel mindestens 114.740 Euro – er hat dann schon die Ausstattungsvariante Elegance. Der günstigste Touareg ist der 231 PS starke 3.0 V6, der 66.690 Euro kostet.

▶ gen Touchbildschirm, nein, sagen wir Supercomputer, der auf unterschiedlichste Arten bedient werden kann – auch mit den Händen am Lenkrad. Nicht einmal um die Fahrmodi zu wechseln, muss man die Griffeln kurz vom Volant nehmen. Den Drehknopf hierfür hat Porsche ebenfalls am Ruder angebracht. Mit einem Drücker auf den Knopf, mittig am Fahrerlebnisschalter, ist es dann aber für ein paar Sekunden vorbei mit der Gemütlichkeit. Dann nämlich bündelt der Cayenne all seine Kräfte und treibt einem, beim Tritt aufs Gaspedal, die Tränen waagrecht aus den Augen in die Ohren.

### VWs Island-geeichter Touareg

Deutlich sensibler agierten wir am Gaspedal des VW Touareg V8. Mit dem waren wir nämlich in Island unterwegs, suchten Geysire und Wasserfälle auf, erklimmen Bergstraßen, die bei uns höchstens noch als besserer Wanderweg durchgehen würden, dort aber zum normalen, zum öffentlichen Straßensystem zählen. Unter Offroadfahren versteht der Isländer etwas anderes als wir. Dort beginnt Offroadfahren erst beim Verlassen eines Weges, und das ist streng verboten. Weil es jetzt aber schon die legalen Straßen manchmal notwendig machen, das Luftfahrwerk des Touareg maximal auszufahren, kommt auch gar keine Lust auf, die Trolle, die abseits der Wege im Moos wohnen, zu ärgern.

In Island ärgert man übrigens niemanden, wenn man einen so großen SUV fährt. Abseits der Städte – und die kann man auf Island an einem Finger abzählen – ist man mit einem normalen Fahrzeug oft aufgeschmissen. Da zählte der Touareg – wenn wir jetzt einmal die kleinen SUV der Mietwagenanbieter weglassen, mit denen die Wurstsemmeltouristen unterwegs sind – wohl eher in die Klasse der Kompaktwagen. Das kann man sich aber auch leicht selbst herleiten, wenn man bedenkt, dass dort keine Gleise, dafür gerne einmal Bäche und Flüsse die Straße queren. Mit dem Touareg kein Problem, mit einem normalen SUV reiht man sich aber mit den anderen Touristen in den Parkplatz vor der Durchfahrt ein, und zieht sich hohe, wasserdichte Schuhe an, oder sich zurück.

In der Situation erkennt man dann aber auch, dass VW den Touareg V8 wohl nicht für Österreich baut. Zwischen Graben und Kohlmarkt wird man die Watttiefe so schnell nicht ausschöpfen, am Kahlenberg rauf, den Rampenwinkel nicht strapazieren. Ähnliche Überlegungen gelten natürlich auch für den M8 und den Cayenne Coupé Turbo. Da ist der Absatz in Österreich so gering, dass sich wohl nicht nur ein Zahlen-

meister überlegt hat, ob man die Autos hier überhaupt auf den Markt bringt. Mit der Normverbrauchsabgabe und den Steuern kosten die eh schon nicht billigen Autos bei uns zudem ein regelrechtes Vermögen.

Vor allem die Märkte China und USA liegen da im Fokus der Hersteller von großen und leistungsstarken Autos. Aber wer den Einsatzzweck – vom Pferdeanhänger über die Almwirtschaft bis hin zum Wochenendhaus am Meeresstrand, vor den ein Cabrio gehört – und damit auch das passende Geldbörse hat, darf sich das dazu passende Fahrzeug besorgen. Auch wenn er die Metapher mit den acht Beinchen der Spinne anders interpretiert und nicht nur auf acht Zylinder, sondern gleich auf acht Autos setzt.