



*”Ovanligt bra bil på  
ovanligt många  
punkter.”*

*Gunnar Westbacke, 4,2 -98*



## Audi A8. Aluminiumburk på steroider

**Året var 1998. I Tyskland blev det regeringsskifte och den nya förbundskanslern chockade alla med att INTE välja en Mercedes som tjänstebil. Herr Schröder ville hellre ha en Audi – Audi A8.**

Således innebar det att det blev två maktskiften i Tyskland detta år. Dels den första socialdemokratiska kanslern sedan 1982, men främst var det första gången som Tysklands regeringschef inte hade en Mercedes. Tidigare var Mercedes så nära förknippad med kanslerämbetet att 50-talets lyxmodell (W186) kallades Mercedes Adenauer efter den dåvarande regeringschefen Konrad Adenauer.

Men man måste inte vara regeringschef i bundesrepubliken för att färdas ståndsmässigt i lyxgaste

automobilen från Ingolstadt. Den första modellen A8 tillverkades under lång tid och således finns det ett relativt stort utbud av bättre begagnade även på den svenska marknaden.

Modellen började säljas 1994 och tog ett stort steg framåt jämfört med sin föregångare Audi V8. Med A8-modellen var Audi med och slogs i elitdivisionen på allvar. A8 var unik med sin "Space frame" teknik som innebär att bilen har en aluminiumram där karosdelarna, som också är av aluminium, integreras i ramen så de utgör en del av den bärande funktionen. Resultatet är att man får en viktbesparande konstruktion som är väldigt vridstyv. Dessutom blir bilen skyddad från elaka rostangrepp.

Självklart finns quattrosystemet även till A8. Detta

är också en unik detalj som skiljer ut den från sina konkurrenter och resulterar, tillsammans med den lägre vikten, i en aktivare körupplevelse för föraren jämfört med de andra lyximporna i samma klass.

Vanligast förekommande är en V8-motor på 4,2 liter och 300 hk. Även en mindre V6 på 184 hästar fanns som alternativ det första året. Den efterträddes rätt snart med en ny V6-motor med femventilsteknik. För dem som fann V8-motorn för väluppfostrad så lanserades en snabbare version under namnet S8 1996. Den har samma 4,2 liters spis men med 340 ystra hästar. S8 är lite av en sportbil med baksäte.

Efter fem år på marknaden kom en uppräschning 1999. Det är främst under skalet som ändringarna skedde med mer utrustning, förbättrat chassie och femven-

En riktig terrängkung, men Touareg kan trassla rejält också. Det gäller att hitta "rätt" exemplar.



*"En sportbil med utrymme OCH komfort."*

Mikael Ek, S8 -00



*"Otrolig kvalitet, men dyr service."*

Johan Nilsson, 4,2 -99

tilsteknik även till V8-motorerna. Därmed ökade effekten och de fick även något lägre förbrukning. Exteriört blev det endast marginella förändringar. Det är ett gott betyg till den diskreta, tidlösa grunddesignen.

Men vad tycker ägarna om bilen? Ägarrapporterna är ovanligt samstämmiga. Superlativ som "fantastisk", "imponerande" och "underbar" duggar tätt. Framförallt hyllas körglädjen i den stora limousinen. Lika eniga är ägarna över vad som är mindre bra. Dyr service och dyra delar i kombination med dåligt verkstadsbemötande är smolket i bägaren.

"Inga tekniska problem, bara höga kostnader", rapporterar Gunnar Westbacke.

En som emellertid är av en annan åsikt är Arne Ekedal som skriver: "...driftkostnader som är jämförbara med den Saab 9000 vi hade innan."

I övrigt är ägarna överens om att A8 är en dyr bil att äga. A8 får genomgående höga betyg men den

ligger efter konkurrenterna när det kommer till ronden totalekonomi. Endast S-klass får ett sämre betyg och den dras med ökänt stora kvalitetsproblem.

Verkstadsmottagandet är dessvärre fortfarande dåligt för VAG-bilarna. Lyckligtvis är verkstadsbesöken relativt ovanliga. A8-ägarna ger bilen ett högt betyg i hur problemfri den är. Med ett betyg på 85 procent är den endast slagen av det japanska urverket – Lexus LS.

De svagheter som finns hos Audi A8 är länkar-marna fram och det är bilens stora akilleshäla. Flera ägare har tvingats byta de svaga länkar-marna. Anledningen är att A8 är en stor och tung bil som sliter hårt på framvagnen. På grund av bilens tyngd får även bromsskivorna fram ta mycket stryk och det är en annan vanlig felkälla. Se upp med ojämna bromsskivor och i värsta fall kan skivorna spricka.

I övrigt finns lite spridda kommentarer om problem med bränslepumpen samt trasslande navigato-

rer som käkar CD-skivor.

Det område där A8 imponerar mest på sina ägare är körglädjen. Ägarna uppger att körglädjen var det starkaste köpargumentet och tydligen infriades de höga förväntningarna väl. Ett annat vanligt förekommande köpskäl var komforten. Här hamnar dock A8 efter sina konkurrenter. Den går inte lika tyst och silkesmjukt som konkurrenterna i lyxklassen.

Överlag är Audiägarna väldigt nöjda med sin A8. På frågan om det är ett bra köp när A8 hela 93 procent. Det är ett mycket högt betyg. Faktum är att A8 hamnar i, eller nära, täten på de flesta delområdena när ägarna själva har sagt sitt. Med ett bättre bemötande hos Audi skulle A8 stå som ensam segrare.

Sammantaget så är A8 en riktigt fin bil men som dras med höga ägarkostnader, framförallt när slitdelarna skall bytas ut.

Nisse Svärd



**BETYG/A8 MOT KLASSKAMRATERNA 1994 – 2002**

Snitt-bilen		A8	7-serien	S-klass	LS
77%	Körglädje	91	84	79	70
68%	Ljudnivå	91	87	89	90
78%	Motor	93	87	81	92
79%	Förarmiljö	89	90	85	85
65%	Bränsleförbr.	52	61	71	65
65%	Totalekonomi	45	55	44	75
71%	Bagage	82	82	57	60
66%	Baksäte	84	91	93	62
72%	Fjädringskomfort	80	89	87	100
80%	Utseende	87	79	87	82
75%	Kvalitetskänsla	92	91	77	50
77%	Problemfri	85	81	43	97
36%	Bilförsäljare	16	23	30	65
62%	Service/verkstad	48	63	56	62
67%	Märkestrogen	84	78	53	85
85%	Bra köp	93	90	53	50
68%	<b>Totalbetyg</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>69</b>	<b>76</b>
		★★★★☆	★★★★☆	★★★☆☆	★★★★☆

**Vem vill inte** ha en lyxbil? Tyvärr är de höga inköpspriserna det primära problemet. Istället kan det rycka i bilköpartarmen när man ser en begagnad lyxbil med en lägre prislapp än en ny Golf. Enligt ägarbetygen så är ägarna nöjda med sina köp. Det är bara S-klass som får ett sämre genomsnittsbetyg. De andra hamnar alla tre på 26 procent vilket är mycket bra. A8, som vi tittar närmare på här, erbjuder kanske den bästa kombinationen mellan komfort och

**KOMMENTAR/  
Nisse Svärd**

aktiv körkänsla. Dessutom är den ganska problemfri. I denna kvartett är A8 mitt val. Tungt värdefall skapar ett bra prisläge för den som vågar. Om du vågar – se till att ha extra marginaler i budgeten när något skall bytas.


**TUNGA BILAR FALLER HÅRT – LEXUS KLARAR SIG BÄST**

	A8 4,2	740	S 500	LS 400
<b>Nypris -02</b>	<b>694 000:–</b>	<b>617 000:– (-01)</b>	<b>843 000:–</b>	<b>773 000:–</b>
<b>2002</b>	181/74%	166/73% (-01)	272/68%	309/60%
<b>2000</b>	135/80%	143/77%	191/77%	183/71%
<b>1998</b>	99/85%	103/83%	118/84%	149/77%
<b>1996</b>	63/91%	67/89%	96/87%	86/86%
<b>Prognos: inbytespris på en -02 om 3 år.</b>	<b>82/88%</b>	<b>74/89% (-01)</b>	<b>126/85%</b>	<b>150/80%</b>



Bilhandlarpriser gäller bilar som rullat 2 000 mil per år. Siffran bakom priset (i jämna tusental) visar värdefallet i procent. Privatköp sänker priset 20 000 – 30 000 kronor.

**FAKTA**

**Audi A8**

**+** Köregenskaper (främst på vintern), kvalitetskänsla.

**-** Totalekonomi, verkstadsbemötande.

**Tänkbara svagheter:**

• Länkarmar. Ett klassiskt fel, framförallt hos tunga VAG-produkter.

• Bromsar.

Trots aluminiumskonstruktion så är A8 en tung bil och bromsarna tar mycket stryk. Ojämna och spruckna bromskivor är vanligt.

• Navigationssystemet.

Problem med att CD-skivor fastnar i enheten.

**Motorer (förbrukn.) A8**

- 2,8 V6, 174 hk (10,8 l/100 km)
- 2,8 V6, 193 hk (10,7 l/100 km)
- 3,7 V8, 230 hk (11,5 l/100 km)
- 3,7 V8, 260 hk (11,5 l/100 km)
- 4,2 V8, 300 hk (13,2 l/100 km)
- 4,2 V8, 310 hk (12,9 l/100 km)
- 4,2 V8, 340 hk (14,9 l/100 km)
- 4,2 V8, 360 hk (13,7 l/100 km)
- 6,0 W12, 420 hk (14,6 l/100 km)
- 2,5 TDI, 150 hk (8,2 l/100 km)
- 2,5 TDI, 180 hk (8,2 l/100 km)
- 3,3 TDI, 225 hk (9,2 l/100 km)

**Modellhistorik A8**

**1994** Debuterar i februari med en 4,2 V8 eller en 2,8l V6 som motor alternativ.

**1995** Ny V8 på 3,7 liter. Quattro erbjuds även till V6-motorn.

**1996** Toppmodellen S8 introduceras med 340 hk samt en ny V6-motor.

**1997** Finns nu också som 2,5 TDI för de som vill ha en dieselmotor.

**1999** Facelift. Chassiet så väl som motorerna får sig en översyn. Nu finns även ESP som standard. En V8-dieser på 3,3 liter kommer också.

**2001** Den stora W12-motorn stoppas ned under huven.

**Sveriges bästa köpguide!** auto motor & sports begbilsanalyser bygger på ägarnas erfarenheter av sin bil och återförsäljare. Ingen annan tidning ger så snabbt information om en ny bil inför köparnas förväntningar, och information om eventuella problem. Analysen är lika viktig för dig som ska köpa ny som begagnad bil. **Gå in på [www.automotorsport.se](http://www.automotorsport.se)** och avdelningen "Testa din bil", där har 11 030 läsare redan satt betyg på sin bil – gör det du också! 100 procent är ett ouppnåeligt, genomsnittligt högsta betyg från läsarna.

**FAKTA**

**Mercedes S-klass**
**Tänkbara svagheter:**

S-klass är etablisemanget i denna lyxklass. Men stjärnan har blivit lite naggad i kanten. Främst är det rostproblem och en massa elektronikfel som irriterar. Men även mekaniska fel finns. Se upp för oljeläckage från motor och växellåda hos den tidigare modellen.

**+** Komfort, säkerhet, baksäte, säkerhet.

**-** Dyra driftskostnader, många och dyra problem.

**FAKTA**

**BMW 7-serien**
**Tänkbara svagheter:**

Den största BMW-modellen sliter på framvagnen. Kolla länkarmar, bussningar och leder. Om kamax-eikedian säger upp sig blir det dyra reparationer. Låt en verkstad undersöka kedjans kondition, det kan spara många riksdaler. Se även upp med läckage från termostaten.

**+** Fjädring, utrymmen, motorer, säkerhetsutrustning.

**-** Värdefall och dyra reservdelar.

**FAKTA**

**Lexus LS**
**Tänkbara svagheter:**

För dig som inte vill ha någon av de tre tyskarna så har Lexus, genom sin LS-modell, ett alternativ. Bilen förefaller vara väldigt problemfri (97%). Detta gäller även de äldre exemplaren. Det man ska se upp med är bussningar, länkarmar och rost.

**+** Komfort, tystnad, driftsäkerhet.

**-** Oengagerande köregenskaper.