
Vorstellung Audi Q8: Der will ganz hoch hinaus

Von Peter Schwerdtmann

Mit dem Audi Q8 wollen die Ingolstädter besonders hoch hinaus. Bei der ersten Bekanntschaft in der chilenischen Atacama-Wüste schaffte er es bis auf 4250 Meter, immerhin eine Höhe, bei der Mensch und Maschine so langsam die Puste ausgeht. Der Audi kann da oben auf seinen Turbolader zurückgreifen und sich über die S-Stellung der Acht-Gang-Tiptronic zusätzliches Drehzahlniveau genehmigen. Der Mensch muss ganz allein tiefer durchatmen. Aber das Erlebnis, auch in dieser Höhe von zuverlässiger Technik durch atemberaubende Natur gefahren zu werden, ist schon einen tiefen Seufzer wert.

Auf der anderen, der südamerikanischen Seite der Welt sind die Sorgen von daheim ganz weit weg. Da können sich alle noch ganz auf das neue viertürige Coupé aus dem Hause Audi konzentrieren. Verdient haben die Entwickler das, wie bei den ersten Probefahrten deutlich wird, bei denen der Neue nicht nur Höhenmeter, sondern auch eine Temperaturdifferenz von minus 9 Grad bis plus 30 Grad bewältigen musste – typisch für diese Tage im tiefen Winter in der Atacama.

Mit dem Q8 folgt auch Audi weiter dem Trend vom gesellschaftsfähigen Geländewagen der Kategorie SUV hin zum viertürigen Groß-Coupé. Die entfernen sich zusehends vom immer noch nützlich wirkenden Kastenwagen. Sie stellen eine neue Gattung dar, an deren Erfolg nur ihre Pioniere glaubten. Der Widerspruch schien zu groß. Groß bis pompös oder dynamisch mit sportlicher Eleganz – diese Begriffspaare schienen unvereinbar. Doch entscheidend ist der Kunde. Der mag das große, luxuriöse und dynamisch wirkende Hoch-Coupé mit riesigem Innenraum und einer Ladekapazität, die jedem Kombi – Gott habe ihn selig – zu Ehre gereichen würden. Ob SUV oder SAV – es wird Zeit, für diese Gattung eine neue dreibuchstabige Abkürzung zu finden.

Dem Gattungsbegriff SUV zum Trotz beziehen sich die Audi-Designer um Marc Lichte beim Q8 auf die sportlichen Ursprünge der Marke, auf den Audi Sport, genannt „der Kurze“, das Homologationsmodell für den legendären Rallye-Quattro. Der leistete 300 PS, wog keine 900 Kilogramm und fiel mit drei Merkmalen besonders auf: kurzer Radstand, kleine Fensterflächen wegen hoher Schultern und die extrem ausgestellten, eckigen Quattrobacken, die Platz für breite Rennschlappen schufen.

Diese Quattrobacken finden sich beim Q8, wenn auch deutlich dezenter. Ebenso die hohe Gürtellinie mit den extrem breiten Schultern und die schwarz unterlegte Partie für die Leuchten am Heck. Auch diese Elemente unterscheiden den Q8 vom Q7. Nur der Radstand ist mit 2,99 Metern gleich. In der Länge fehlen dem Q8 im Vergleich mit dem Q7 genau 66 Millimeter. Dafür misst er in der Breite 27 Millimeter mehr und steht möglichst auf noch größeren Rädern, in der Serie auf 19 Zoll, bis 22 Zoll passen in die Backen.

Die Silhouette hat mit der flacher stehenden A-Säule und der sanft nach Art des Coupés abfallender Dachlinie wenig von einem Kastendesign. Dennoch bleibt auch hinten verschwenderisch viel Platz für Kopf, Knie und Ellenbogen. Auch das Gepäck kommt nicht zu knapp davon. Der 605 Liter große Gepäckraum lässt sich mit der um 100 Millimeter nach vorn verschiebbaren Rücksitzbank vergrößern. Maximal möglich sind 1775 Liter. Zur Zuladung liegen zur Zeit noch keine Daten vor, Aber immerhin wissen wir schon, dass der Drei-Liter-Diesel mindestens 2145 Kilogramm wiegen wird.

Beim Innenraumdesign hat Audi seine Position gegenüber den Münchnern und den Stuttgartern behaupten können. Während die Münchner sich mit ihren Instrumenten- und Bildschirm-Clustern nach wie vor am ehesten die Bezeichnung Cockpit verdient haben und

die Stuttgarter sich mit einem eher opulenten Stil profilieren, betont Audi wieder die typische neue Sachlichkeit. Unterhalb der bekannten, von B-Säule zu B-Säule umlaufenden Wrap up-Line gliedern sich nun klar getrennte Bereiche über die ganze Breite an, die von schwarzem Klavierlack-Glanz dominiert werden. Die Mitte über dem Tunnel beherrschen zwei Touchscreens, einer mit 10,1 Zoll für Infotainment und Navigation, darunter der für Lüftung und Klima mit 8,6 Zoll. Wer will, kann ein virtuelles Cockpit dazu kombinieren (12,3 Zoll). Auch ein Head up-Display ist im Angebot. In der Summe mit der aufwendigen Bestuhlung (S-Sportsitze mit integrierter Kopfstütze als Serie oder optionale Individualkontursitze), den verwendeten Materialien, der nach wie vor hervorragenden Verarbeitung entsteht ein Ambiente, das seine Insassen mit einer unaufdringlichen, offenbar selbstverständlichen Eleganz umfängt.

Wir fahren jetzt die beiden Motoren, die auch zur Markteinführung angeboten werden: den Audi Q8 50 TDI Quattro und den Audi Q8 50 TFSI, beide kombiniert mit dem obligaten Allradantrieb Quattro und einer Acht-Gang-Tiptronic. Beide Motoren werden als Mildhybrid-Versionen gebaut, also mit einem Riemen-Starter-Generator, der beim Verzögern bis zu 13 kW der Bremsenergie in seine 10 Ah-Lithiumionenbatterie unter dem Kofferraum zurückholen kann. Dort wird sie zum erstaunlich schnellen und geräuscharmen Starten wieder abgerufen oder für den Einsatz von nicht ständig benötigten Nebenaggregaten genutzt. Außerdem unterstützt sie das Segeln, weil der Motor komplett ausgeschaltet werden kann. In der Summe soll damit ein Kraftstoffersparnis bis zu 0,7 Litern möglich sein.

Zum Marktstart bringt Audi den Q8 3.0 TDI mit 286 PS / 210 kW. Der bringt es auf ein maximales Drehmoment von 600 Newtonmetern (Nm). In 6,3 Sekunden soll er die mindestens 2,2 Tonnen auf 100 km/h beschleunigen und eine Höchstgeschwindigkeit von 245 km/h erreichen. Anfang kommenden Jahres folgen ein kleinerer Drei-Liter-Diesel mit 231 PS (170 kW) im Audi Q8 45 TDI und ein Sechszylinder-Benziner mit 340 PS (250 kW) im Audi Q8 55 TFSI.

Beim Q8 kombiniert Audi die Progressivlenkung mit einer Hinterachslenkung, die den Wendekreis erstaunlich verringert und bei hohen Geschwindigkeiten die Stabilität erhöht. Der Allradantrieb Quattro gehört natürlich zum Serienumfang. Bei den Fahrwerken kann der Kunde wieder zwischen Stahl- und Luftfederung wählen. Einstellbar sind beide. Aber in Sachen Komfort und Geländetauglichkeit liegt die Luftfeder natürlich vorn. So kann sie zum Beispiel die Karosserie um 90 Millimeter anheben. Auch ein mechanisch arbeitendes Mittendifferenzial ist an Bord.

Bei unseren Touren in die Höhe und in die Wärme oder Kälte konnten wir beide Drei-Liter-Motoren erleben, immer in Kombination mit der Luftfeder. Müßig zu erwähnen, dass beide Motoren mehr als ausreichend Power anbieten. Überraschend fanden wir da schon eher, wie wenig Geräusche im Innenraum ankommen, obwohl unsere Q8 mit 22 Zöllern die maximale Bereifung untergeschnallt hatten. Wie erwartet, trug uns dieser Antrieb auch mit Sommerreifen ganz selbstverständlich und klaglos über die kurzen Schneetappen, schlechte Wege und durch das Gelände. Nicht gerechnet hatten wir in der trockensten Wüste der Welt mit Wasserdurchfahrten. Auch damit gab es keine Probleme, aber spektakuläre Fotos, bei denen ich leider am Steuer saß.

Bei der Bedienung hat sich nun auch Audi vollständig auf den Bildschirm eingelassen. Mit ein paar Shortcuts, einer guten Aufteilung der Funktionen zwischen den beiden mittleren Touchscreens, einer verbesserten Spracherkennung und flacheren Strukturen nähern sich die Ingolstädter dem zur Zeit möglichen Optimum an. Aber ebenso, wie wir früher die Unmenge der Schalter bemängelten, bleibt heut nicht viel mehr als diese Feststellung: Auch die Besten sind noch nicht da, wo sie sein sollten. Die Bedienung kostet zu viel Aufmerksamkeit. Wer hier den Durchbruch schafft, könnte von einem echten Vorsprung

durch Technik sprechen. Aber wir wollen nicht vergessen, wo wir herkommen. Früher mussten wir eine Handvoll Funktionen steuern, heute Dutzende. Und die bringen nicht nur Komfort und Kommunikation, sondern in erster Linie Sicherheit.

Wohin man auch blickt: Scheinwerfer, Assistenzsysteme, Ausstattungen oder Individualisierungsmöglichkeiten – der Audi Q8 passt zum Anspruch der Ingolstädter Marke. Die Macher haben sich Respekt verdient. Das konnte auch der Staub der Wüste und der überraschende Schlammshawall nicht verdecken. (ampnet/Sm)

Daten Audi Q8 50 TDI (3.0) Quattro (MHEV)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,99 x 2,00 x 1,71

Radstand: knapp unter drei Metern

Motor: V6-Diesel, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 210 kW / 286 PS von 3500 - 4000 U/min

Max. Drehmoment: 600 Nm von 2250 - 3250 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 245 km/h

Beschleunigung: 0 auf 100 km/h: 6,3 Sek.

Leergewicht / Zuladung: min. 2145 kg

Kofferraumvolumen: 605 Liter, erweiterbar auf 1755 Liter

Wendekreis: klein, wenn Hinterachslenkung

Reifen: 285/40 R 19

Luftwiderstandsbeiwert: 0,35, Stirnfläche 2,84 qm

Einstiegspreis: 76 000 Euro

Bilder zum Artikel



Audi Q8 erster Auftritt im Schnee.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Der Audi Q8 interessiert nicht jeden.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Audi Q8 auf 4520 Metern Höhe.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



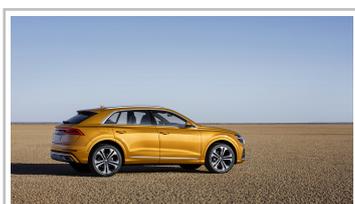
Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



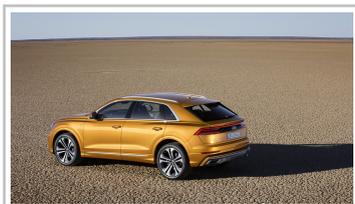
Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



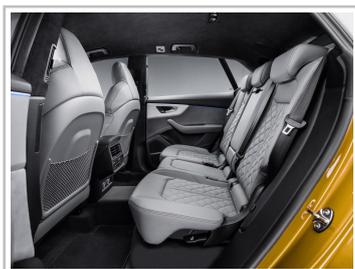
Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Quattro Sport von 1984.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Audi Quattro Sport von 1984.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Audi Quattro Sport von 1984.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Audi Quattro Sport von 1984.

Foto: Auto-Medienportal.Net
