
Fahrbericht Audi Q8: Wie Audi aus einem SUV ein QP zaubert

Von Axel F. Busse, cen

Audis Q-Herde hat sich prächtig entwickelt. In den vergangenen 14 Jahren ist die SUV-Familie auf fünf Mitglieder angewachsen, zwei weitere sind schon avisiert. Jüngster Spross ist der Q8, ein stattlicher Allradler, der es vor allem mit dem BMW X6 und dem Mercedes-Benz GLE aufnehmen will.

Einen fast fünf Meter langen Personenwagen zu konstruieren, um anschließend den hinten sitzenden Passagieren durch ein stark abfallendes Dach den Freiraum zu beschneiden, erscheint zunächst widersinnig. Da sich aber modebewusste Menschen seit Jahrzehnten in enge Kleider, Hosen oder Jacken zwingen, um schick auszusehen, ist dieses Phänomen zumindest erklärbar. Dass SUV-Coupés zur Gewährleistung individueller Mobilität dringend gebraucht würden, ist wohl nicht zu behaupten, doch manche Leute mögen sie und können sie sich auch leisten.

Zwar ist der Q8 erst seit wenigen Monaten auf dem Markt, doch er hat sich in seiner Fahrzeug-Gattung schnell Respekt verschafft. Mit 2268 deutschen Neuzulassungen im vergangenen Jahr ist er dem X6 dicht auf den Fersen, der vor zehn Jahren das Untersegment der SUV-Coupés begründete. Da das Kraftfahrtbundesamt das Mercedes GLE Coupé in seiner Statistik nicht gesondert ausweist, lässt sich nur vermuten, wie sich die beiden bayerischen Kontrahenten gegenüber dem schwäbischen Widersacher geschlagen haben. Bei den Antriebsoptionen hat sich Audi in diesem Frühjahr vom Vorbild der Stuttgarter Kollegen mit nur einer Version emanzipiert und bietet wie BMW drei Motorisierungen an, wovon bei Audi zwei Sechs-Zylinder-Diesel sind.

Obwohl sechs Zentimeter kürzer und vier Zentimeter flacher als ein Q7, erscheint der Audi Q8 wuchtiger als sein Pendant. Das liegt nicht nur an den großen Rädern (21 Zoll mit Winterbereifung, im Sommer trägt der Testwagen 22-Zöller zur Schau), sondern auch an der Frontgestaltung, wo die Chrom-Einfassung des Single-Frame-Grills noch mit einem besonders wulstigen Kunststoff-Rahmen umgeben ist. Gänzlich ohne Rahmen kommen die Scheiben an den vier Türen aus, was dem geöffneten Wagen eine gewisse Luftigkeit verleiht und den angestrebten Coupé-Charakter untermauert.

Rückt man der massigen Karosse mit dem Maßband zu Leibe, offenbart sich, warum der Q8 trotz ähnlicher Abmessungen so eine ganz andere Ausstrahlung hat als der Q7. Dessen Gürtellinie (gemessen an der B-Säule) liegt nämlich nur 2 Zentimeter höher als die des Q8, dafür weist die Höhe der Seitenscheiben (jeweils gemessen oberhalb des Türgriffs) jedoch erhebliche Unterschiede auf. Vorn sind es 3 Zentimeter und hinten sogar sieben. Es geht also mächtig bergab mit dem Q8-Dach. Das Erfreuliche daran ist, dass die Passagiere hinten dies nicht als besondere Einschränkung der Kopffreiheit wahrnehmen.

Die Breite der Kabine lässt den Insassen eine wohlthuende Bewegungsfreiheit. Kurz unterhalb der Fensterkante kann vorn ein Raum von 1,50 Metern zwischen den Türverkleidungen gemessen werden, hinten ist es nur ein Zentimeter weniger. Einzelne verschiebbare Rücksitze mit der Möglichkeit zur Neigungsverstellung der Lehnen bieten überdies Platz für individuelle Komfortbedürfnisse der Passagiere. Die Beinfreiheit dort ist dank nahezu drei Metern Radstand auch für Erwachsene mehr als auskömmlich. Mehr als 600 Liter Kofferraum schlucken allerhand, die Ladekante ist mit 78 Zentimetern nicht

höher als bei wesentlich kleineren SUV.

Analog zur Innenarchitektur der Modelle A6 und A7 finden sich im virtuellen Cockpit des Q8 drei Monitoreinheiten von denen die obere der mittig montierten für Navigation, Kommunikation und Entertainment zuständig ist, die darunter liegende für Klima und andere Komforteinrichtungen. Die 4-Zonen-Klimatisierung des Testwagens erscheint mit 800 Euro Aufpreis durchaus günstig, vergleicht man diesen Betrag mit 1470 Euro, der für den „Komfortschlüssel inklusive Diebstahlwarnanlage und Abschleppschutz“ verlangt wird.

Immerhin kann der Schlüssel hunderte von Fahrzeugeinstellungen speichern. LED-Matrix-Scheinwerfer werden für 1690 Euro zusätzlich montiert, das sehr kontrastreiche Head-Up-Display für 1390 €. Empfehlenswert, weil sehr bequem, seitenstabil und rückenfreundlich sind die „S“-Sportsitze plus, die mit 1100 Euro zu Buche schlagen. Diese und andere Annehmlichkeiten trieben den Preis des Festfahrzeugs auf 113 490 Euro.

Aus dem virtuellen Cockpit flutet ein Informations-Tsunami auf den Fahrer oder die Fahrerin ein, so dass es unmöglich erscheint, die gewünschte Funktion auf Anhieb und während der Fahrt in den Tiefen der Menüs zu entdecken. Die lernfähige Sprachsteuerung kann helfen. Zum Glück lässt sich die haptische Rückmeldung der Tasten in drei Stufen einstellen, so dass man nicht auf ein optisches Signal für das Auslösen der jeweiligen Funktion angewiesen ist. Wer sein Mobiltelefon koppelt, bekommt beim Aussteigen einen freundlichen Hinweis, dass es nicht im Fahrzeug vergessen werden sollte. Eine unerwartete Nervosität legte beim Testwagen der Gurtstraffer an den Tag, der oft im Stand und ohne erkennbaren Anlass den Zügel des Rückhaltesystems anzog.

2220 Kilogramm soll das Leergewicht des Q8 betragen, doch es ist sehr unwahrscheinlich, dass die im Verkehr befindlichen Exemplare diesen Idealwert erreichen. Wenn, wie etwa beim Testwagen, die Liste der Sonderausstattungen 40 Positionen umfasst, kann man davon ausgehen, dass die tatsächliche Fahrzeugmasse gegen 2400 Kilogramm tendiert. Mit 286 PS und 600 Newtonmetern Drehmoment erscheint der Wagen deshalb keineswegs übermotorisiert. So dynamisch sein Äußeres daher kommen mag, so mühsam erscheint es zuweilen, dem Koloss jenen sportiven Auftritt einzuhauchen, den die Marke für ihre Produkte reklamiert.

Dieser Gesamteindruck ändert sich durch Wechsel in die verschiedenen Fahrmodi nur wenig, wenngleich es an dem stets souveränen und hochbequemen Fahreindruck nichts zu kritisieren gibt. Die serienmäßige Luftfederung trägt ihren Teil dazu bei, ebenso die erstklassige Geräuschkämmung, die für die von Holz, Chrom und Leder umgebenen Insassen eine erholsame Distanz zum Verkehrsgeschehen draußen schafft. Beim Manövrieren herrscht eine erstaunliche Übersichtlichkeit. Ein Mittel, das Gefühl der Sperrigkeit zu vermeiden und auch überland fahraktiv unterwegs zu sein, ist die Allradlenkung (+1150 Euro).

Unstrittig dürfte sein, dass sich ein mehr als 2,2 Tonnen schwerer Fünftürer nicht mit 6,6 Liter Kraftstoff über 100 Kilometer fahren lässt. Der Herstellerangabe sollte man also keine Relevanz für die Praxis zumessen. Die im Test erzielten 8,8 Liter sind jedoch ein respektable Wert für ein Fahrzeug dieses Zuschnitts. Damit es auch mit der Abgasreinigung in vorschriftsmäßiger Weise klappt, hat Audi den AdBlue-Tank gegenüber dem des Q7 deutlich vergrößert, der serienmäßige Mild-Hybrid mit dem 48-Volt-Bordnetz dient ebenso der Effizienzsteigerung wie die verbesserte Rekuperationsleistung im Schubbetrieb. Die Start-Stopp-Automatik zeigte wiederholt eine gewisse Unschlüssigkeit, ob denn Abschalten oder Laufenlassen des V6 die situations-adäquate Maßnahme wäre.

Fazit: Das hohe Niveau bei Optik, Akustik und Komfort, das der Audi Q8 repräsentiert, macht den Erfolg bei der wohl situierten Kundschaft plausibel. Das moderne Cockpit-

Konzept schafft Attraktivität für Technikverliebte und die Innenraumflexibilität einen hohen Nutzwert. Mehr Freude durch druckvolleren Antrieb könnte Audis bewährter Vierliter-V8 bieten. Gut möglich, dass die Qualitäten dieses Q-pés den Q7 Zuspruch kosten, klar ist aber auch, dass der Preis es nicht zu einer Massenerscheinung auf deutschen Straßen machen wird. (ampnet/afb)

Daten Audi Q8 50 TDI Quattro

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

Radstand: 2,99

Motor: V6-Turbodiesel, 2967 ccm, 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.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,6 Liter

Testverbrauch: 8,8 Liter

Leergewicht / Zuladung: 2220 kg / 670 kg

Kofferraumvolumen: 605 - 1755 Liter

Max. Anhängelast: 3500 kg

Einstiegspreis: 76 300 Euro

Testwagenpreis: 113 490 Euro

Bilder zum Artikel



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse