

Mitfahrt im Audi-Q8-Prototyp: Selbstbewusstes Signal

Von Jens Meiners, cen

Extrem bullig steht er da, mit eindrucksvoller Kühlermaske, breitem Fahrzeugkörper, ausgestellten Kotflügeln und einem scharfen Coupéheck, das von einem präzisen Leuchtenband geprägt wird: Wir stehen vor dem Prototyp des Audi Q8, der das SUV-Programm der Ingolstädter Marke nach oben abschließen wird. Und wir dürfen nicht nur Platz nehmen, sondern auch mitfahren: Auf einer ausgedehnten Runde, die uns durchs Altmühltal und anschließend über die A9 zurück ins Werk führt. Am Steuer: Der technische Projektleiter des Q8, Dr. Werner Kummer.

2014 fiel der Startschuss für das Projekt: Der Erfolg des BMW X6 ließ sich nicht mehr ignorieren, und es war ein offenes Geheimnis, dass Daimler an einer entsprechenden Variante der M-Klasse arbeitete, die unter der Bezeichnung GLE Coupé auf den Markt kommen sollte. Audi entschied sich, von oben einzusteigen: Das SUV-Coupé aus Ingolstadt würde auf der Plattform MLB53A basieren – und trotz des Verzichts auf die dritte Sitzreihe den Radstand des Q7 übernehmen. Und der ist erheblich größer als bei M-Klasse/GLE und X5, die jeweils als technische Basis für die Konkurrenzmodelle dienen.

Kein Wunder, dass der Q8 sie deutlich in den Schatten stellt. Auch wenn das Fahrzeug noch mit psychedelischen Folien abgeklebt ist, so finden wir: Dieses SUV-Coupé ist nicht nur von beeindruckendem Format, sondern es ist auch schön. Ein Attribut, das man weder auf die Konkurrenzmodelle aus Stuttgart und München anwenden mag noch auf den kastenförmigen Q7, der bis zum kommenden Facelift als Altlast einer verflossenen Design-Ära im Audi-Programm figuriert.

Beim Einstieg in den Q8 fällt gleich ein weiteres Merkmal ins Auge: Die Fenster sind, ganz Premium-Coupé, rahmenlos ausgeführt. Und wer im Innenraum Platz nimmt, genießt ein sehr großzügiges Raumgefühl. Vorne spannt sich die Armaturentafel weit in die Horizontale. Und obwohl sie beim Prototyp noch abgedeckt ist, wird sichtbar, dass der Q8 hier nicht mehr auf den Q7 aufsetzt, sondern sich auf dem technischen und ästhetischen Niveau von A6, A7 und A8 bewegt. Das bedeutet: Ein neuartiges Bedienkonzept mit berührungsempfindlichen Schalttafeln, Aluminium-Dekor und großzügig verglaste Oberflächen. In Europa sollen alle übrigens Q8 mit dem TFT-Cockpit kommen, auf das sich die Navigationskarte in voller Breite projizieren lässt. Nur das Lenkrad entspricht nicht ganz der neuen Formensprache.

Die Platzverhältnisse im Fond sind geradezu fürstlich: Auch bei weit nach hinten geschobenen Vordersitzen bleibt reichlich Knieraum, die Rückbank ist verschieb- und in der Neigung verstellbar. Dahinter befindet sich ein äußerst großzügiger Gepäckraum.

Unter der Haube des Prototyps steckt ein 3,0-Liter-V6-TDI-Motor, der mit einer 48-Volt-Hybridisierung ausgerüstet ist und damit hervorragende Verbrauchs- und Abgaswerte erreichen soll. Und während Audi sich über die exakten Werte noch ausschweigt, können wir bestätigen, dass auch die Fahrleistungen nichts zu wünschen übrig lassen: Dieser V6 TDI tritt mit großer Vehemenz an.

Das Ende der Fahnenstange ist damit noch nicht erreicht, denn es dürfte über dieses Modell hinaus auch einen S Q8 und eventuell sogar einen RS Q8 geben, achtzylindrige Motoren sind im Konzernbaukasten verfügbar. Wir bewegen uns allerdings noch im Bereich der Spekulation, denn auf diesbezügliche Nachfragen schweigt Kummer nur vielsagend.

Das Fahrwerk bietet jedenfalls noch Potential nach oben: Der Q8-Prototyp pariert Fahrbahnunebenheiten gekonnt und rauscht praktisch ohne Seitenneigung über die kurvigen Landstraßen. Audi wird ein verstellbares Stahlfahrwerk sowie zwei Versionen einer Luftfederung anbieten, und es wird gegen Aufpreis auch eine Hinterachslenkung geben, die bei niedrigen Geschwindigkeiten den Wendekreis verringert und die Agilität steigert, bei Autobahntempo wiederum für hohe Stabilität sorgt.

Mängel am Prototyp? Wir haben keine erkannt. Es klappert nichts im Auto, die Geräuschdämmung ist auch bei hohen Geschwindigkeiten perfekt. Viel Zeit wäre auch nicht mehr: Schon im Sommer kommt der Audi Q8 auf den Markt. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Prototyp des Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi/Tobias Kempe



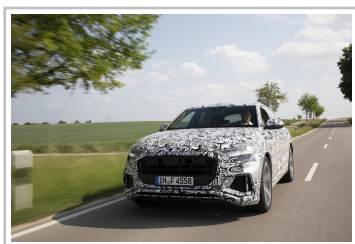
Prototyp des Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi/Tobias Kempe



Prototyp des Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi/Tobias Kempe



Prototyp des Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi/Tobias Kempe



Prototyp des Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi/Tobias Kempe



Prototyp des Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi/Tobias Kempe



Prototyp des Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi/Tobias Kempe



Autor Jens Meiners im Prototyp des Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi/Tobias Kempe



Autor Jens Meiners (l.) mit Projektleiter Dr. Werner Kummer im Prototyp des Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi/Tobias Kempe



Autor Jens Meiners (l.) mit Projektleiter Dr. Werner Kummer am Prototyp des Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi/Tobias Kempe



Autor Jens Meiners (l.) mit Dr. Werner Kummer, technischer Projektleiter, am Prototyp des Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi/Tobias Kempe



Autor Jens Meiners (l.) mit dem technischen Projektleiter, Dr. Werner Kummer, am Prototyp des Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi/Tobias Kempe



Autor Jens Meiners (l.) mit Projektleiter Dr. Werner Kummer am Prototyp des Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi/Tobias Kempe
