

---

## Fahrvorstellung Audi RSQ8: Fauchender Bolide

Von Matthias Knödler

Dass der Audi RS Q8 ein besonderer Q8 ist, sieht der Experte direkt: Die Front besitzt neue große Lufteinlässe, es gibt einen Kühlergrill im Wabenmuster, ovale Auspuffrohre, einen hinteren Diffusor und einen funktionalen Dachspoiler für mehr Abtrieb. Hinten kommen 5 mm Breite durch den lackierten Kunststoffradlauf hinzu, die Karosserie bleibt unverändert: Sie hat bereits die maximale Breite für die Audi-Lackieranlage. Neue Farben gibt es auch – und mit drei Optikpaketen im Aluminium-, Kohlefaser- oder Hochglanz-Design lässt sich der Charakter nochmals anpassen.

Etwas Besonderes ist aber auch die Technik: Fahrwerk und Antrieb wurden optimiert und auf Höchstleistung getrimmt. Der 4,0-Liter-V8-Motor ist identisch mit dem Aggregat im RS6 und RS7, aber wegen des höheren Fahrzeuggewichts und des größeren Luftwiderstands ist er auf ständig höhere Grundlast abgestimmt.

Fahrwerk und Bremse sind ebenfalls eng mit RS6 und RS7 verwandt, aber die Abstimmung zwangsläufig ebenfalls deutlich angepasst. Man kann unter acht Fahrprofilen auswählen: Offroad, Allroad, Efficiency, Comfort, Auto, Dynamic und zwei individuell abstimmbare RS-Modi. Diese RS-Modi können durch ein- oder zweimaliges Drücken einer RS-Taste im Dreispeichen-Lenkrad eingestellt werden. Im RS-Cockpit gibt es ein Temperaturmodul und eine Einstellung zur Anzeige der Rundenzeiten.

Das Ganze sorgt für surreale Fahrleistungen und eine Straßenlage, die in Anbetracht des Fahrzeuggewichts ihresgleichen sucht. Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert nur 3,8 Sekunden, und die Höchstgeschwindigkeit ist je nach gewähltem Paket bei 250, 280 oder 305 km/h abgeregelt.

Beim Klang hat sich Audi viel Mühe gegeben, und die Nachverbrennung im Abgastrakt ist in einigen Situationen fast schon übertrieben. Insgesamt ist der RS Q8 aber eher zu leise, bei starker Beschleunigung hört man hauptsächlich ein Fauchen, das dem enormen Luftdurchsatz geschuldet ist. Ein klassisches V8-Auspuffgeräusch fällt teilweise dem Partikelfilter zum Opfer. In den USA wird der RS Q8 übrigens lauter sein: Hier sind höhere Werte erlaubt und der Partikelfilter ist überflüssig.

Trotz des hohen Gewichts und des hohen Schwerpunkts ist die Straßenlage hervorragend. Dank Sportdifferential kann der Fahrer in der Kurve sehr früh aufs Gas gehen. Das adaptive Fahrwerk kann sich übrigens über 90 mm anpassen: Im Offroad-Modus fährt es bis zu 60 mm nach oben, im Dynamic-Modus 30 mm nach unten. Und es gibt eine Hinterachslenkung, die um bis zu fünf Grad einschlagen kann.

22-Zoll-Felgen sind Standard, wenn die Keramikbremse geordert wird, sind allerdings 23-Zöller obligatorisch. Sie ist in Summe 34 kg leichter als die Stahlbremse und bringt damit nicht nur bessere Standfestigkeit und Bremswirkung, sondern auch deutlich weniger ungefederte Massen am Rad. Nach längerer Bergabfahrt stellte sich bei verhaltenem Bremsen ein leichtes Quietschen ein, jedoch ohne die geringsten Einbußen in der Bremscharakteristik.

Übrigens sind die Sitze hervorragend für schnelles Fahren geeignet: Sie packen den Fahrer förmlich an der Hüfte und bieten ungewöhnlich viel Seitenhalt. Auch das Wildleder-Volant zeigt, dass es direkt zur Sache gehen kann.

Der Audi RS Q8 hat offiziell und notariell beglaubigt die schnellste Serien-SUV-Rundenzeit

---

am Nürburgring herausgefahren: Rennfahrer und Ring-Experte Frank Stippler fuhr 7:42.253 heraus, wobei laut Stippler das Wetter nicht hundertprozentig mitspielte; er schätzt, dass noch vier bis fünf Sekunden herauszuholen wären. Wegen seines Überrollkäfigs war das Rekordauto übrigens rund 30 kg schwerer als in der Serie. Dabei hat Audi den Nürburgring nicht nur für Rekordfahrten gebucht: Von den insgesamt 1,2 Millionen Testkilometern haben die Ingenieure alleine 18.000 zum Dauer-Hochleistungstest auf der Nordschleife abgespult.

Audi Sport hat den RS Q8 übrigens deutlich anders als das spitz positionierte Schwestermodell Lamborghini Urus abgestimmt. Der RSQ8 besitzt eine größere Spreizung in den Fahrmodi, und er hat dem Urus auch die Mild-Hybridisierung voraus, die den Verbrauch spürbar absenkt. Er ist eben ein besonderer Q8 – aber Verantwortung zeigt Audi auch hier. (ampnet/mkn)

#### Daten Audi RS Q8

☒ Länge x Breite x Höhe (m): 5,01 x 2,00 x 1,69  
Radstand (m): 3,00  
☒ Motor: V8-Benziner, 3996 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung  
Leistung: 442 kW / 600 PS bei 6000 U/min  
☒ Max. Drehmoment: 800 Nm bei 2200-4500 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 250 (optional: 280 bzw. 305) km/h  
☒ Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,8 Sek.  
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 12,1 Liter  
Effizienzklasse: F☒  
CO2-Emissionen: 277 g/km (Euro 6d-Temp)  
Leergewicht / Zuladung: min. 2390 kg / max. 425 kg  
Max. Anhängelast.: 3500 kg  
☒ Kofferraumvolumen: 605 Liter  
Bereifung: 275/35 R 21  
Basispreis: 127 000 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



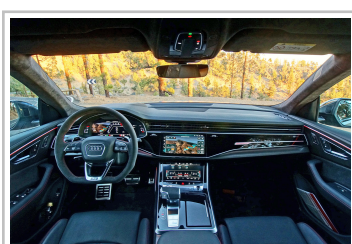
Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler

---



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler

---



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler

---



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler

---



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler

---



Autor Matthias Knödler am Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

---