
Fahrbericht Audi SQ8 TFSI: Gespreizter Charakter

Von Axel F. Busse, cen

Fast 2,4 Tonnen Leistung, Luxus und Leidenschaft, dazu reichlich Hubraum, Allradantrieb und ein sechsstelliger Preis. Das mag zu Klima-Problematik und Ressourcen-Schonung nicht recht passen, doch so lange es Kunden gibt, die genau solche Autos wollen, werden die turbo-befeuerten Schwergewichte auch gebaut. Nur im VW-Konzern jetzt eben nicht mehr mit dem hoch gelobten Vier-Liter-Selbstzünder. Da sich Amerikaner und Chinesen standhaft weigern, die verbrauchsgünstigen Ölbrenner zu akzeptieren, haucht der auch im Porsche Cayenne, im VW Touareg und Bentley Bentayga zum Einsatz gekommene V8 sein Dasein aus.

Der Audi SQ8 hat an dessen Stelle nun einen doppelt aufgeladenen, ebenfalls vier Liter großen Acht-Zylinder-Benziner bekommen, was gegenüber dem Diesel gleich noch mit einem Leistungszuwachs von rund 70 PS verbunden ist. Nunmehr stehen 507 Pferdchen (373 kW) im Datenblatt, die würden für zwei flotte Sportcoupés reichen. Beim Drehmoment reicht der Ottomotor, wie erwartbar, an den Vorgänger nicht heran. Doch 770 Newtonmeter sind ein strammer Wert, die ab 2000 Umdrehungen im Einsatz sind.

Als angeschärfte Coupé-Version des eher biedereren Audi Q7 muss der SQ8 natürlich eine unverkennbare Optik mitbringen. Der Testwagen tat dies nicht nur mit einer kostspieligen Individuallackierung (ca. 3800 Euro), sondern auch mit der durchgängig abgedunkelten Frontpartie, was Bugschürze, Lufteinlässe, Stoßfänger, Markenlogo, Grill und dessen Rahmen einschließt. Wem's gefällt: Schwarze Akzente an Seitenschwellern, Scheibenrahmen, Dachkantenspoiler und Heckdiffusor runden den markanten Auftritt ab.

Felgen bis zu 23 Zoll Größe

Klang ist bei einem V8-Motor immer ein Thema. Für die Kongruenz zwischen Optik und Akustik sorgen die vier großvolumigen Endrohre am Heck, wo man schon im Leerlauf ein angenehm sonores Grummeln vernehmen kann, wie es sonst eher an Bootsstegen zu hören ist. Schade, dass unterwegs im Innenraum so wenig davon ankommt, vielleicht hätte man auf die Rundum-Akustikverglasung (für rund 1000 Euro Aufpreis) lieber verzichten sollen. Der wuchtige Fünftürer kann mit bis zu 23 Zoll großen Felgen ausgerüstet werden, die am Testwagen montierten Winterreifen auf 21er-Rädern ließen das Fahrzeug etwas weniger martialisch erscheinen.

Die Innenarchitektur ist bei Audi legendär, was Funktionalität und Verarbeitungsqualität angeht. Da macht ein SQ8 natürlich keine Ausnahme. Drei Bildschirmsysteme fluten Informationen auf die Sinne des Fahrers, da ist das Head-up-Display noch gar nicht mitgezählt. So hat man es schon in der Limousine A8 gesehen. Ob es unbedingt eine Google-Earth-Satellitenschau in der Navigation braucht, steht dahin, denn der Ablenkungsfaktor durch den mehr als zehn Zoll großen Monitor ist nicht zu unterschätzen. Der auf der Mittelkonsole liegende Touchscreen ist der Steuerung von Klima- und Fahrdynamik-Funktionen vorbehalten. Über das virtuelle Cockpit hinter dem Lenkrad lassen sich Fahrdaten oder auch die Nachtsichtfunktion darstellen. Dem eine Zeit lang sehr angesagten Touchpad zur Eingabe von Zahlen oder Buchstaben trauert wohl niemand hinterher.

Die Möglichkeiten, ein kostspieliges SUV noch erheblich zu verteuern, hat Audi bekanntlich zur Meisterschaft gebracht. Eine mehr als 130 Seiten starke Preisliste dokumentiert dies eindrucksvoll. Für rund 3000 Euro Aufpreis war der Testwagen mit den beiden Assistenzpaketen „Tour“ und „Stadt“ ausgestattet, die wohl den Stand des

technisch gegenwärtig Machbaren darstellen. Aus den von Radar, Kameras und Ultraschallsensoren eingesammelten Daten werden zum Beispiel der adaptive Geschwindigkeitsassistent, der Tempobegrenzer, ein Effizienz Helfer, Abbiege-, Spur- und Ausweichassistent sowie die Verkehrszeichenerkennung gespeist. Für den Einsatzbereich Stadt gibt es obendrauf noch Spurwechsel-, Ausstiegs- und Querverkehrswarnung.

Da das abfallende Dach und die dicke C-Säule nicht gerade optimal für die Übersichtlichkeit sind, hilft der Manövrierrassistent. Er erkennt bei Geschwindigkeiten bis zu 10 km/h in der Nähe des Autos befindliche Objekte, die größer als etwa 20 Zentimeter sind, und bremst automatisch bis zum Stillstand, wenn Fahrer oder Fahrerin etwas übersehen haben. Die aus einem Dutzend Sensoren bestehende Einparkhilfe nebst Umgebungsanzeige ist serienmäßig.

Souveränität und schiere Kraft

Auf drei Metern Radstand ordentliche Platzverhältnisse für alle Insassen hinzubekommen, ist keine Kunst, weshalb man auch auf den hinteren Sitzen gute Bewegungsfreiheit hat. Die vorn Sitzenden räkeln sich auf 1,52 Metern Kabinenbreite, hinten sind es immerhin noch 1,48 Meter. Wegen des Zuschnitts der Türen lassen sich die hinteren Fenster nicht komplett versenken. Der Gepäckraum ist mindestens 605 Liter groß und kann nach Umlegen der Rücksitzlehnen bis zu einer Tiefe von mehr als 1,90 Metern genutzt werden. Die Ladefläche steigt dann leicht nach vorn an. Die Luftfederung erlaubt es, per Knopfdruck den hinteren Fahrzeugteil abzusenken und so eine minimale Ladekantenhöhe von 72 Zentimetern herzustellen.

Das souveräne Fahrgefühl und die schiere Kraft des Achtzylinders sind die eine Seite der hochglanzpolierten Medaille, die andere ist die Tatsache, dass sich der Charakter des SQ8 je nach Fahrwegsbeschaffenheit und Anforderungsprofil spürbar verändern lässt. In den Fahrwerkseinstellungen sind die Modi Comfort, Auto, Dynamic, Efficiency, Allroad, Offroad und Individual hinterlegt. Am deutlichsten wird die gelungene Spreizung, wenn man zwischen Efficiency und Dynamik wechselt. Während die verzögerte Gasannahme im Spar-Modus durchaus als leichte Anfahrschwäche gedeutet werden kann, reagiert das Sport-SUV im Dynamik-Modus gasgierig und bissig.

Manche mögen sich für 4800 Euro einen Gebrauchtwagen zulegen, bei Audi bekommt man für diesen Betrag ein Fahrwerkspaket „Advanced“, das mittels Sperrdifferenzial und Wankstabilisierung die Kurvenfreudigkeit der serienmäßigen Hinterachslenkung noch einmal steigert. Die Agilität, die man am besten auf einer kurvigen Landstraße auskostet, zieht einem unweigerlich die Mundwinkel nach oben. Senken könnten sie sich nach dem belebenden Ausritt erst wieder, wenn es Zeit ist, die Tankstelle anzusteuern. Zwölf Liter gibt Audi als Durchschnittsverbrauch an, einem erhöhten Kurzstreckenanteil ist der Testverbrauch von 13,1 Litern geschuldet. Das hätte der V8-Diesel zweifellos besser gekonnt. Immerhin sind 85 Liter Kraftstoff an Bord, da kommt man auch unter den Bedingungen eines solchen Spritkonsums ganz schön weit.

Fazit: Das Angebot an Pkw, die 3,5 Tonnen ziehen, aber auch 250 km/h schnell fahren können, ist überschaubar. Im Audi SQ8 erhält man Fahrleistungen und Komfort auf außerordentlichem Niveau. Ein solches Niveau hat auch der Preis. Betrachtet man diesen Sachverhalt aber aus der Gegenrichtung, nämlich vom Baureihen-Primus RS Q8 her, hat man einerseits einen nicht unerheblichen Geldbetrag gespart, andererseits aber nur unerhebliche Einbußen in Sachen Fahrdynamik in Kauf nehmen müssen. (ampnet/afb)

Daten Audi SQ8 TFSI

Länge x Breite x Höhe (m): 5,01 x 2,00 x 1,71
Radstand (m): 3,00

Motor: V8-Benziner, 3996 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 373 kW / 507 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 770 Nm bei 2000–4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,1 Sek.
Durchschnittsverbrauch: 12,0 Liter
Testverbrauch: 13,1 Liter
Tankinhalt: 85 Liter
Effizienzklasse: F
CO₂-Emissionen: 275 g/km (Euro 6d)
Leergewicht Testwagen/Zuladung: 2360 kg / max. 412 kg
Kofferraumvolumen: 605–1755 Liter
Max. Anhängelast: 3500 kg
Basispreis: 103.700 Euro
Testwagenpreis: 142.490 Euro

Bilder zum Artikel



Audi SQ8 TFSI.

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



Audi SQ8 TFSI.

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



Audi SQ8 TFSI.

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



Audi SQ8 TFSI.

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



Audi SQ8 TFSI.

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



Audi SQ8 TFSI.

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



Audi SQ8 TFSI.

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



Audi SQ8 TFSI.

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