Fahrvorstellung Audi Q8 60 TFSI e: Zukunft mit Tradition

Von Jens Meiners, cen

Bei der Elektrifizierung des Antriebsstrangs gehört Audi zu den absoluten Vorreitern: Schon vor mehr als 30 Jahren wurde der Audi duo als Konzept gezeigt, vor knapp 25 Jahren erstand auf Basis des A4 Avant dann eine Kleinserie. Und vor zehn Jahren ging der Audi Q5 als Hybrid in Serie, gefolgt von zahlreichen weiteren Baureihen. Und so sind die Erwartungen hoch, als wir am Steuer des neuen Q8 TFSI e Platz nehmen.

Diese neueste Variante des aggressiv gezeichneten Oberklasse-SUV verfügt über einen 250 kW/340 PS starken 3,0-Liter-V6-Ottomotor, gekoppelt mit einem E-Antrieb, der in der Variante 55 TFSI für eine Gesamtleistung von 280 kW/381 PS sorgt, im 60 TFSI sogar für 340 kW/462 PS. Das sind auf dem Papier hervorragende Werte, genauso wie der Verbrauch: Im offiziellen Zyklus liegt er bei 2,6 bzw. 2,7 Litern pro 100 Kilometern. Diesen Zyklus hat sich nicht die Autoindustrie ausgedacht, sondern die Politik. Sie umkränzt jeden Besitzer eines 2,5-Tonnen SUV gleichsam mit einem grünen Heiligenschein.

Diese phantastischen Verbrauchswerte lassen sich in der Realität auch durchaus erreichen – jedoch nur bei einem äußerst zurückhaltenden Gasfuß und nur dann, wenn sich die zurückgelegte Fahrstrecke auf die enge Umgebung beschränkt. Ob ein Oberklasse-SUV für ein derartiges Einsatzprofil das richtige Fahrzeugkonzept ist, sei dahingestellt.

Doch sobald der Fahrer beginnt, das längsdynamische Potential dieses Q8 auszunutzen, beginnt sich der Verbrauchsvorteil der Elektrifizierung in einen veritablen Malus zu verwandeln. Denn wer dem Hybridantrieb Spitzenleistungen abfordert, darf sich auf Verbrauchswerte einstellen, die um mindestens 30 Prozent oberhalb denen eines vergleichbaren Turbodiesel liegen – oder noch weit darüber.

Auf die Antriebscharakteristik des Q8 60 TFSI e muss man sich einstellen. Zwar sorgt der E-Motor für spontane Reaktion aufs Gaspedal. Doch es fehlt ihm die Linearität und Vorhersehbarkeit, durch die sich die konventionell angetriebenen Q8-Modelle auszeichnen. Immerhin: Die Hybride spurten in 5,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter bis zur etwas kuriosen Abregelschwelle von 240 km/h.

Während die Längsdynamik zumindest auf dem Papier überzeugen kann, lassen die querdynamischen Fähigkeiten zu wünschen übrig: Das hohe Gewicht fordert seinen Tribut in Form ausgeprägter Seitenneigung und deutlich untersteuernder Charakteristik. Und im Stadtverkehr nervt der große Wendekreis. Dass ausgerechnet die Hybrid-Varianten weder mit der Wankstabilisierung noch mit Allradlenkung zu bekommen sind, verdient Kritik. Denn diese Fahrdynamiksysteme wären hier dringender nötig als bei jedem anderen Q8.

Vor den Vornsitzenden spannt sich ein futuristisches, großzügig verglastes Cockpit auf, zu dem übrigens das Vierspeichen-Lenkrad aus den Oberklasse-Limousinen besser passen würde als das aktuell eingebaute Volant im Dreispeichen-Look. Man sitzt hervorragend, die Telematiksysteme funktionieren perfekt. Leider verliert der Kofferraum im Vergleich zu den klassisch angetriebenen Q8-Modellen an Volumen - und zwar um stolze 100 Liter.

Das Exterieur-Design überzeugt: Im Vergleich zu seinen beiden Hauptkonkurrenten, dem BMW X6 und dem Mercedes-Benz GLE Coupé, hebt sich der Audi Q8 am weitesten von seinem Schwestermodell, dem Q7, ab. Noch drei Jahre nach seinem Debüt wirkt er frisch

und modern.

Ob es allerdings ein Hybrid sein muss, sollten Kaufinteressenten sorgfältig abwägen. Denn es handelt sich dabei nicht um die umweltfreundlichsten Q8-Modelle. Dieser Titel dürfte bei einer objektiven Betrachtung den sehr sparsamen und sauberen TDI-Varianten zukommen. Und auch Dynamiker dürften jede andere Q8-Variante einem Hybrid-Modell vorziehen – ob nun mit oder ohne S- bzw. RS-Label, spielt dabei keine Rolle.

Dennoch gibt es starke Argumente für die Hybrid-Versionen. Und zwar die umfangreichen Förderungen und Vergünstigungen, mit denen der Staat die Käufer dieser mittlerweile über 30 Jahre alten Zukunftstechnologie umgarnt. (ampnet/jm)

Daten Audi Q8 60 TFSI e

Länge x Breite x Höhe (m): 4,99 x 2,00 x 1,71
Radstand (m): 3,00
Motor: V6-Benziner, 2995 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 250 kW / 340 PS bei 5300-6400 U/minMax. Drehmoment: 450 Nm bei 1340-5300 U/min
Elektromotor: 100 kW / 136 PS
Drehmoment E-Motor: 400 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 9,0 kWh
Systemleistung: 340 kW / 462 PS Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,4 Sek.
Elektr. Reichweite: 45 km
Durchschnittsverbrauch: 2,6 Liter
Effizienzklasse: CCO2-Emissionen: 59 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 2515 kg / max. 530 kg
Kofferraumvolumen: 505-1625 Liter
Max. Anhängelast: 3500 kg
Wendekreis: 13,3 m
Bereifung: 285/45 R 21
Basispreis: 92.800 Euro

Bilder zum Artikel

Audi Q8 60 TFSI e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi Q8 60 TFSI e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi Q8 60 TFSI e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi Q8 60 TFSI e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi Q8 60 TFSI e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi Q8 60 TFSI e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi Q8 60 TFSI e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi Q8 60 TFSI e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi