
Praxistest Audi Q8 50 TDI Quattro: Kann denn Liebe Sünde sein?

Von Michael Kirchberger, cen

Warum nur geht uns dieses Liedchen nicht aus dem Kopf? „Darf es niemand wissen, wenn man sich küsst, wenn man einmal alles vergisst?“ So lautet der Text, den die verruchte Zarah Leander 1938 im Schwarzweiß-Film „Der Blaufuchs“ trällerte. Nun, küssen wollen wir den Audi Q8 50 TDI gewiss nicht. Auch wenn er alles andere als eine Spaßbremse ist. Aber ist es zeitgemäß, gut 2,2 Tonnen Leergewicht in 6,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h zu beschleunigen und gar 241 km/h schnell zu machen?

Die Antwort sei zurückgestellt, manche Autofahrer schätzen eben Opulenz und Motorleistung, beim kräftigsten Dieselmotormodell der Coupé-Version des SUV Q8 wird ihnen beides im Überfluss geboten. 77.900 Euro sind dafür zu zahlen, dann gibt es einen V6 mit 286 PS (210 kW) und ein fürstliches Raumangebot.

Wo wir schon bei altem deutschen Liedgut sind: Der Audi, der hat Zähne, und die trägt er im Gesicht. Das SUV mit dem schrägen Heck macht kein Hehl aus seiner Potenz und schiebt den scharf geschnittenen Kühlergrill fast drohend vor sich her. Das führt auf der Autobahn zu erheblichem Überholprestige, verleitet allerdings auch manch einen Zeitgenossen zu betont gemächlicher Art, die Überholspur frei zu machen. Der Q8 ist aus allen Blickwinkeln eine Wuchtbrumme. Die Flanken sind hoch, das Heck klar, fast schlicht gezeichnet, fett steht er auf 22 Zoll großen Leichtmetallrädern, 285er-Schlappen sind aufgezogen. Und die Bezeichnung der Lackierung bedarf ohnehin keines weiteren Kommentars – „Drachenoranger“ nennt Audi den giftigen leuchtenden Metallicfarbton.

Wer hinein will, muss hoch hinauf. Die hohe Sitzposition erfordert in Verbindung mit der großen Bodenfreiheit einen großen Schritt. Wer sich dann auf den wohlgeformten Sportsitzen auf angenehmem Alcantara räkelt, blickt auf die in dieser Klasse mittlerweile übliche Möblierung mit Leder, Klavierlack, Aluminium und glänzenden Displays. Gleich drei davon kann der Q8 vorweisen. Das TFT-Feld hinter dem elektrisch verstellbaren und unten abgeflachten Lenkrad kann wahlweise eine Navigationskarte oder die quasianaloge Instrumentierung anzeigen, der große Monitor auf der Mittelkonsole zeigt die Wegweisung im üppigeren Format an und informiert zudem über die Audio- und Telefonfunktionen oder zeigt die Bilder der Rückfahr- und Rundumkameras an. Auch die vielzählig angetretene Schar der Assistenten wird über den Touchscreen kontrolliert. Erfreuliche Ausnahme ist der Spurhalte-Wächter, der über eine Taste am Blinkerhebel zum Schlafen geschickt wird.

Unter dem zentralen Monitor sitzt ein weiterer zur Bedienung der Klimatisierung. Immerhin, gibt er durch ein saches Vibrieren kurze Rückmeldungen darüber, ob der Fingertipp erfolgreich war, so dass man nicht länger als nötig auf die Symbolik schauen muss und sich vom Verkehrsgeschehen abwendet. Bequem ist die Armlehne über dem großen Ablagefach auf dem Mittelunnel, dort hat auch die Ladeschale fürs Smartphone ihren Platz. Sehr charmant: Der Audi weist per Sprachinformation darauf hin, wenn sich das Handy noch im Wagen befindet, wenn der Motor per Tastendruck abgestellt wird. Die Kommunikation mit dem Infotainmentsystem funktioniert einwandfrei, auch knifflige Orts- und Straßennamen versteht der Rechner mit hoher Treffsicherheit.

Nahezu vibrationsfrei springt der V6-Diesel an und schaltet sich beim nächsten Ampelstopp genauso sanft ab. Der riemengetriebene Starter-Generator ist der Grund dafür, er versorgt das 48-Volt-Bordnetz, damit alle Fahrfunktionen erhalten bleiben, wenn das SUV nach dem Gaswegnehmen den Schwung nutzt, den Antriebsstrang entkoppelt und das Triebwerk abstellt. Beeindruckend harmonisch, ruckfrei und mit passender Drehzahl schaltet es sich wieder zu. Bei all diesen Kniffen zur Treibstoffreduktion wäre

allerdings ein besseres Verbrauchsergebnis zu erwarten. Selbst im Eco-Fahrmodus (er ist einer von vier Fahrprogrammen), wenn die achtstufige Automatik früh die höheren Übersetzungen einlegt, und bei sehr gemächlicher Landstraßenbummelei ließ sich der Normwert von 6,6 Liter Diesel auf 100 Kilometer nicht erfahren. Unter 6,9 Liter kamen wir nicht, dafür aber schnell wieder auf 9,5, wenn auf der Autobahn Tempo gemacht wird. Am Ende lag der Durchschnittsverbrauch bei 7,9 Litern Treibstoff. Die Reichweite ist außergewöhnlich, was vor allem am 85-Liter-Tank liegt, der schon fast Nutzfahrzeugformat hat.

Der Q8 50 TDI ist immer mit Allradantrieb ausgestattet, der die 600 Newtonmeter Drehmomentmaximum unverzagt auf die Straße bringt. Dennoch stellt sich Bolidengefühl nicht ein. Der Audi beschleunigt vehement, aber nicht krawallig, er gleitet eher als dass er hetzt. Geschwindigkeiten verlieren ihren Bezug durch das Akustikglas, das den Geräuschpegel selbst beim Spitzentempo von 245 km/h auf Flüsterniveau hält. Da passiert es anfangs, dass die nächste Ausfahrt doch etwa zu zügig genommen wird, dann kommt die Allradlenkung ins Spiel. Sie sorgt für gleichsinniges Einschlagen der Hinterräder in Kurven und bei Spurwechseln auf diese Weise für größere Stabilität.

Auf der Landstraße benimmt sich der Q8 wie ein gut abgestimmter Kombi, das aktive Fahrwerk verhindert arge Wankbewegungen und erlaubt hohe Kurvengeschwindigkeiten. Bisweilen fühlt sich die Lenkung dennoch zu indirekt an, obwohl nur 2,25 Lenkradumdrehungen zwischen den Anschlägen liegen. Der gegensinnige Lenkwinkel der Hinterräder im Rangiertempo macht das große SUV handlich, rund zwölf Meter Wendekreis bei drei Metern Radstand sind ein Wort. Das Rangieren im Parkhaus stellt trotzdem eine Herausforderung dar, denn mit zwei Metern Breite gehört der Audi zu den großen Kalibern. Federung und Bremsen arbeiten sanft und doch nicht ohne Biss, wenn es darauf ankommt.

Auf allen Plätzen herrscht ein ausgezeichnetes Raumangebot. Der Fond ist dank einer längsverstellbaren Bank mit variabel wählbarem Lehnenwinkel besonders flexibel. Trotz des angeschnittenen Hecks gibt es reichlich Kopffreiheit. Opulent ist ebenfalls das Kofferraumvolumen. 605 bis 1755 Liter schluckt das Gepäckabteil, der Boden ist eben und die 79 Zentimeter hohe Ladekante barrierefrei. Ganz groß kommt der Q8 jedoch heraus, wenn es um schwere Anhänger geht. 3500 Kilogramm darf er auf den Haken nehmen, da lassen sich nicht nur zwei schlanke Vollblüter im Pferdetrailer befördern, es können durchaus auch Sepp und Liesl sein, die sonst vor die schwere Brauereikutsche gespannt werden.

Der Q8 ist mit der stärksten Dieselmotorisierung ein überaus komfortables, souveränes Reisefahrzeug, das auch auf der kurvigen Landstraße ordentlichen Fahrspaß bereitet. Mit einfacher Bedienung und einem seidenweichen Antrieb lässt er Distanzen schrumpfen. Ob er einer der Letzten seiner Art ist, wird die Beschwerlichkeit des Weges zur Klimaneutralität bestimmen. Zumindest stellt er die coolere Art des SUV-Fahrens dar, sein Schwestermodell, der Q7, wirkt im Vergleich denkbar langweilig. Da kann Liebe auch gerne mal Sünde sein. (ampnet/mk)

Daten Audi Q8 50 TDI Quattro

Länge x Breite x Höhe (m): 4,99 x 2,00 x 1,71
Radstand (m): 3,00
Motor: V6-Zylinder-Diesel, 2967 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 286 PS (210 kW) bei 3500 U/min
Max. Drehmoment: 600 Nm bei 1750 U/min
Antriebsart: Allradantrieb
Übersetzung: achtstufiges Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit: 241 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,3 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 6,6 Liter
Testverbrauch: 7,9 Liter

Tankinhalt: 85 Liter
Effizienzklasse: C
CO₂-Emissionen: 213 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 2220 kg / max. 670 kg
Anhängelast: 3500 kg
Kofferraumvolumen: 605–1755 Liter
Wendekreis: 12,1 m
Garantie: 2 Jahre/100.000 km
Wartungsintervall: 30.000 km
Preis: 77.900 Euro
Testwagenpreis: 113.580 Euro

Bilder zum Artikel



Audi Q8 50 TDI Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Audi Q8 50 TDI Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Audi Q8 50 TDI Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Audi Q8 50 TDI Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Audi Q8 50 TDI Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Audi Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
