



SUV-Coupé

AUDI Q8 Die sogenannten SUVs sind die Auto der Dekade und Audi surft auf dieser Welle aktiv mit. Jüngster Beweis ist der Audi Q8, ein auf Coupé getrimmter Q7

Text: Jürg Wick
Fotos: Werk

Mit dem Audi Q8 bringt der Volkswagenkonzern nach dem 2002 lancierten Duo VW Touareg/Porsche Cayenne inzwischen das 6. Derivat im Topsegment der SUV auf den Markt. Ausser dem kürzlich lancierten Lamborghini Urus werden sämtliche Modelle bis zum Bentley Bentayga im modularen Längsbaukasten (MLB) im slowakischen Bratislava aufgebaut, die Antriebe zugeliefert, oder dort zusammengesetzte Karosserien teilweise zur Endmontage nach Leipzig (D) oder ins englische Crewe transportiert.

Hallo Mr. President

Dabei provoziert der Q8 quattro aber weniger, somit könnte er den Q7 kannelisieren – mit dem er das Meiste teilt – er nimmt jedoch auch den Range Rover Velar (2017) ins Visier. Das Audi SUV-Coupé ist ein mächtiges Auto, aber man sieht es ihm nicht gleich an. Und Hallo Mister President; dass Ihnen die wenigen Autoexporte nach Europa missfallen, könnte daran liegen, dass sich die Amerikaner eben um andere Masseneinheiten als die Eigenen nicht kümmern. Das Audi Kombi-Coupé ist 4.99m lang und 1.99m breit, ein

Ford Explorer kommt auf 5.04 und 2.04m – alles klar?

Und dass ein BMW X6, Mercedes GLE-Coupé und jetzt auch der Audi Q8 nur auf Amerika, Russland und China zugeschnitten sind, trifft nicht zu. In der Schweiz gab es schon vor Europa einen Trend zum neuerdings kompakteren SUV, aber die Mächtigen bleiben populär. 2017 bestritt der BMW X6 mit 366 Einheiten immerhin 1.5% des Volumens von BMW in der Schweiz, in den USA waren es 6780 Einheiten oder 2.2% vom BMW-Ergebnis.

SUV und Diesel passend

Für Jürg Küry, Audi-Vertreter in der steuergünstigsten Gemeinde des Kantons Zürich, ist die Sache klar: «Ein formidables Auto für uns, welches man diskret mit Kühlergrill in Wagenfarbe bestellen kann.» Die vorläufig ausschliessliche Verfügbarkeit mit einem 3.0-L-V6-Turbodiesel ist für den Audi-Händler kein Problem: «Bei Kleinwagen ist der Diesel gestorben, aber bei den schweren SUV bleibt er gesetzt». Die Geländeeigenschaften seien imponierend, erwähnt er noch. Ausser dem Maserati Levante hat noch kein grosses SUV rahmenlose Seitenfenster; leider lassen sich die Scheiben in der zweiten Reihe nur bis zur Mitte absenken.

Der Allradantrieb mit fahrdynamisch-asy-metrischer Kraftverteilung von 40:60 und einem Tor-

Oben:
Der Q8 sieht kompakter aus, als er wirklich ist.

Rechts:
Hochmodernes Bedienkonzept praktisch ohne Tasten und Regler im Q8-Cockpit.



sen-Mittendifferenzial, welches bis zu 70% der Antriebsleistung nach vorn oder bis zu 85% nach hinten verteilen kann, wird ergänzt durch eine radselektive Momentensteuerung und ein Fahrdynamiksystem mit 7 Profilen. Serienmässig sind ausserdem Bergabfahrassistent und Neigungswinkelanzeige für Geländefahrten.

Zurückgehaltene Informationen

Auf den Markt kommt das Kombi-Coupé im Spät-Sommer 2018. Preise wurden noch keine genannt, ein erster Eckpfeiler sind rund 90000 Fr. Auch Verbrauchsangaben bleibt man vorerst



Technische Daten				
Audi Q8		50 TDI	45 TDI	55 TFSI
Zylinder Hubraum	cm³	V6 2967		V6 2995
Motorbauart		24V, Turbo, MHS		24 V Turbo
Verdichtung		k.A.		
Bohrung × Hub	mm	83 × 91.4		84.5 × 89
Leistung	kW/PS bei 1/min	210/286 bei 3500–4000	170/231 bei 3250–4750	250/340 bei 5000–6400
Drehmoment	Nm bei 1/min	600 bei 2250–3250	500 bei 1750–3250	500 bei 1350–4500
Kraftübertragung		AT8, AWD		AT8, AWD
L × B × H Radstand	mm	4986 × 1995 × 1705 3000		
Leergewicht fahrbereit gesamt	kg	2145 k.A.		
Kofferraum/Ladevolumen	l	605–1755		
Beschleunigung 0–100 km/h	s	6.3	k.A.	
Höchstgeschwindigkeit	km/h	245	k.A.	
Treibstoff Tankinhalt		Diesel 75		Benzin 75
Verbrauch (kombiniert)	l/100 km	k.A.		
CO ₂ -Ausstoss	g/km	k.A.		
Preis ab	Fr.	k.A.	ca. 90 000	k.A.
Verfügbarkeit Schweiz ab		Q3/2018	Q1/2019	Q4/2018



der zweiten Reihe Heranwachsende an Bord sind. Im Laderaum selbst ist Platz für 6051 Gepäck, maximal sind es bis 17551 (Q7: 650–20751). Eine dritte Sitzreihe analog zum Q7 gibt es nicht einmal optional. Die Heckklappe öffnet und schliesst im Wanderdünenmodus elektrisch.

39 Assistenzsysteme

Das Technikportfolio des Q8 bietet alles, was Audi aktuell zu bieten hat. Beinahe 40 Assistenzsysteme sind möglich, inklusive Anhänger-Assistent und Nachtsichtsystem. Das Bedienkonzept kommt praktisch ohne Tasten und Regler aus. Über zwei Touch-Displays – 10.1 und 8.6 Zoll – werden Infotainment, Navigation, Klimatisierung und Komfortfunktionen bedient. Klaro versteht der Q8 dank seiner Sprachsteuerung auch Sätze wie «Ich will nach St. Gallen». Anzeigt werden dann die Route dorthin und Restaurants in der Nähe. Auf dem unteren Display kann man «St. Gallen» auch mit dem Finger eintippen. Endgültig fortschrittlich ist das neue Bedienkonzept nicht; die Versuchung, sich während der Fahrt ablenken zu lassen bleibt gross.

Die automobilen Kompetenz ist bemerkenswert. Zu weiten Teilen besteht die Karosserie aus Aluminium, nur die Motorhaube ist aus Stahl, was der Crash-Sicherheit und dem Fussgängerschutz geschuldet wird. Ein Leichtgewicht ist der Q8 trotzdem nicht; mit 2145 kg ist er bloss 50 kg leichter als der 11 cm längere Lamborghini Urus mit V8-Motor. Alle Versionen des Q8 haben Allradantrieb; Luftfederung ist ebenso eine Option wie die Allradlenkung, welche beim Einparken die Hinterräder um bis zu 5 Grad gegenläufig einschlagen kann. Bei hohen Ge-

schwindigkeiten lenkt sie um bis zu 2.5 Grad gleichsinnig, was die Spurstabilität erhöhen soll.

48-V-Bordnetz

Wie bereits beim kürzlich lancierten neuen A6, sind alle Q8 mit einem 48-V-Bordnetz (MHEV-Technologie, Mild Hybrid Electric Vehicle) bestückt, welches von einer Lithium-Ionen-Batterie im Wagenheck nebst Riemen-Starter-Generator unterstützt wird. Damit lassen sich beim Verzögern bis zu 12 kW Leistung zurückgewinnen. Stopp-Start schaltet den Motor bereits unterhalb 22 km/h beim Gaswegnehmen aus, wenn das Auto auf eine Ampel zurollt. Zwischen 55 und 160 km/h kann der Q8 mit abgeschaltetem Motor segeln. Was im Portfolio noch fehlt, ist ein Plug-in-Hybrid.

Ob es diesen Teilzeit-Stromer geben wird, sei noch offen, heisst es bei Audi. Sicher scheint aber, dass gegen Ende 2019 ein SQ8 TDI mit 435 PS erhältlich sein wird. Vorerst verfügbar ist ein 3.0 TDI mit 286 PS und Achtstufenautomatik (0–100 km/h in 6.3 s), gegen Ende des Jahres ein Benziner TFSI-V6 3.0 mit 340 PS und etwas später ein moderater TDI-V6 mit 231 PS. Die Felgendimension reicht von 19 bis 22 Zoll. Wir würden nicht zu extrem spezifizieren, um den komfortablen Charakter des neuen Audi-Stars nicht unnötig zu trüben. Die aufpreispflichtige Hinterachslenkung sollte man sich gönnen, denn sie «reduziert» den Q8 am Pass und in der Stadt gefühlt auf Q5-Mass. **AR**

schuldig; die Rede ist im Moment davon, dass man im Segelmodus bis zu 0.7 l/100 km Treibstoff sparen kann.

Der Radstand von exakt drei Meter sorgt für herrschaftliche Platzverhältnisse im Fond; im Vergleich zur jüngst lancierten dritten A8-Generation erneut ein Beweis, dass die SUV die herrschaftlicheren Familienwagen und Chauffeurlimousinen sind, sofern man die beanspruchte Verkehrsfläche zum Massstab nimmt. Mit der Kopffreiheit gibt es trotz des nach hinten abfallenden Dachs keine Probleme. Die 40:20:40 geteilte Rückbank lässt sich um 10 cm verschieben, um mehr Raum zu schaffen, wenn in

Oben: Sehr stilisiertes Heck mit hoher Ladekante.

Oben rechts: Von der Anlage her für rauhe Pisten geeignet, aber dafür den meisten sicher zu schade.



Die AR-Redaktion empfiehlt Treibstoffe von BP.